

*Henk Bos * Nieuwe Pekela, 23 juni 1941 † Heemskerk, 21 november 2014*

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 81

December 2014

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Fred van Beelen, Martine van Lier (MvL)

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2014
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, e-mail: **bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m81

Op 21 november 2014 is mijn vader, Henk Bos, op 73-jarige leeftijd overleden aan kanker. Henk was initiatiefnemer en enthousiast auteur van Info20m.

Er zullen helaas geen nieuwe teksten van zijn hand komen. Wel zal ik kijken of de teksten die hij in het verleden heeft geschreven en die nog niet gepubliceerd zijn, nog gepubliceerd kunnen worden. Ik kan helaas geen nieuwe teksten afmaken die hij nog wel in zijn hoofd had.
Zo was hij bezig met nummer 5 van slijpen en wetten en had hij ideeën voor een nieuw nummer over blokmaken. Zijn specifieke kennis kan ik niet vervangen. Wel zal ik mijn best doen om het initiatief voort te zetten en nieuwe nummers van Info20m blijven maken. Ook de website zal worden voortgezet.

De kerstvakantie is begonnen, een tijd die we in familiekring zullen doorbrengen. Zoals ieder jaar zullen we speciale gerechten maken die in onze familie gebruikelijk zijn zoals kerstbrood, knijpertjes en rolletjes.
Deze gebruiken zijn beschreven in Inf20m nummer 57.

Ik wens u een goed 2015, geniet ervan zolang het kan.

Janneke Bos, Hoofdredacteur

Henk Bos overleden

Op vrijdag 21 november 2014 is Henk Bos (73) overleden.

Henk heeft veel betekend voor het waterwerk van Scouting Nederland door vorm te geven aan de standaard Lelievlet en Lelieschouw en het ontwerpen van de Leliejol en Juniorvlet. Ook heeft hij vele cursussen gegeven om het veilig varen binnen Scouting te bevorderen.

Ook voor andere verenigingen en organisaties was Henk actief in kennisoverdracht en ambachtelijke vaardigheden. Binnen de Landelijke vereniging tot behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig heeft hij vanaf vrijwel het begin deel genomen in de werkgroep Tuigerij en Documentatie.

Hij heeft aan vele standaard publicaties gewerkt zoals de Schepenlijst, Scheepstypologiën en Schepen die blijven.
De vele specials complementeren het geheel.

De laatste jaren was Henk bezig met het vastleggen van kennis over verdwijnende ambachten en in het bijzonder de kennis over Europese natuurlijke slijp- en wetstenen.
De website www.xs4all.nl/~bosq en het blad Info20m zullen, voor zover mogelijk, door Janneke Bos worden voortgezet. (JB)

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave (vervolg)

Doet u mee met uw herinnering aan Henk Bos?

Op 21 november 2014 is Henk Bos overleden.
Henk hield van het overdragen van kennis en vaardigheden. Zo publiceerde hij veel, van losse artikelen tot complete boeken. Ter herinnering aan het leven van Henk Bos wil de familie een publicatie maken met daarin herinneringen aan Henk Bos, aangevuld met artikelen, verhalen, heel veel foto's en tekeningen. Henk heeft veel betekend voor personen, organisaties en vrijwilligers.

Wilt u uw herinnering met ons delen? Stuur uw verhaal, korte aantekeningen, oude foto's en/of tekeningen naar Ge Bos-Thoma (bosq@xs4all.nl) of Janneke Bos (bds@xs4all.nl) of per post naar de familie Bos, Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk. Zie ook onze website www.xs4all.nl/~bosq.

Aan een ieder die reeds aan onze oproep heeft voldaan, hartelijk dank voor uw bijdrage!

Begin 2015 zal Janneke Bos beginnen aan het samenstellen van de (digitale) publicatie. Deze kan natuurlijk ook afgedrukt worden. Heeft u even tijd nodig? Laat ons dan weten dat u bezig bent, dan houden we hier rekening mee. Zodra de publicatie klaar is, laten we u dat uiteraard weer weten. (JB)

Verlaging examentarieven Vamex 2015

VAMEX heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in automatisering. Daarmee is het mogelijk gebleken processen niet alleen klantvriendelijker maar ook efficiënter te maken. In 2011 was het al voor het eerst mogelijk een prijsverlaging van gemiddeld zo'n 15% door te voeren. Inmiddels is besloten de examentarieven voor 2015 nogmaals substantieel te verlagen.

Alle tarieven zijn inclusief 21% BTW.

De examentarieven (inclusief BTW) worden jaarlijks door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Vaarbewijzen) en het Ministerie van Economische Zaken, Agentschap Telecom (Marifoon) vastgesteld.

Bron: Vamex

Examen	Prijs 2014	Prijs 2015
Klein Vaarbewijs 1 (KVB1)	€ 49,-	€ 42,-
Klein Vaarbewijs 2 (KVB2)	€ 59,-	€ 50,-
Klein Vaarbewijs 1+2 (KVB1+KVB2)	€ 75,-	€ 70,-
Klein Vaarbewijs Beperkt (KVBB)	€ 49,-	€ 42,-
Basiscertificaat Marifonie	€ 61,-	€ 61,-
Theorie Groot Motorschip A (GMSA)	€ 49,-	€ 42,-
Theorie Groot Motorschip B (GMSB)	€ 59,-	€ 50,-
Theorie Groot Motorschip A+B (GMSA+GMSB)	€ 75,-	€ 70,-
Praktijkexamen CWO Groot Motorschip	€ 295,-	€ 295,-

Vaarbewijzen in België in de lift

Daar waar in Nederland opleiders klagen dat de interesse voor een cursus voor het klein vaarbewijs tanende is, lijkt in België het omgekeerde aan de hand. De landelijke examens voor het Belgisch Stuurbrevet breken daar record na record wat betreft aantal deelnemers en ook meer en meer houders van het Stuurbrevet vragen het internationaal vaarbewijs ICC aan.

Ongetwijfeld komt dat ook omdat het bestaande stuurbrevet straks vervangen wordt voor een nieuw diploma dat net als in Nederland ook vaarbewijs zal heten. De "onzekerheid" over dit nieuwe vaarbewijs maakt wellicht dat mensen nog snel het vertrouwde stuurbrevet willen halen.
Wat waarschijnlijk ook meespeelt is dat het in Belgie nog maar sinds een paar jaar mogelijk is een ICC te krijgen na het behalen van het Stuurbrevet. Dit heeft het stuurbrevet opnieuw in de schijnwerpers geplaatst en die zuiderburen die voor het ICC vaak examen deden in Nederland, kunnen dat nu dus ook in het eigen land doen.

Wat nog een rol speelt is dat er in België slechts een beperkt aantal opleiders actief is dat opleidt voor het stuurbrevet. En omdat deze opleiders straks in aanmerking willen komen voor de officiële erkenning als opleider en examinator voor het nieuwe Belgische vaarbewijs, zijn deze opleiders zeer serieus met hun vak bezig en bieden dus de kwaliteit die de cursist vraagt.

In Nederland bestaat er geen erkenning van opleiders voor het klein vaarbewijs en iedereen mag in principe dus een cursus of opleiding aanbieden. Dat leidt niet alleen tot een relatief groot aantal opleidingen en opleiders (ongeveer 700), waarvan er veel "het er bij doen".
En daardoor ook tot grote verschillen in kwaliteit.

Daarom lijkt het mij tijd voor meer transparantie welke opleiders en welke cursussen in Nederland waar voor hun geld bieden. Hiervoor zijn twee zaken nodig. Een soort van AD Oliebollentest, maar dan voor vaarscholen, cursussen en opleiders voor het klein vaarbewijs... Belangrijk is dat deze test onafhankelijk is en de resultaten controleerbaar zijn. Examenorganisatie Vamex vraagt tegenwoordig aan alle examenkandidaten hoe men zich heeft voorbereid.
Het moet vrij eenvoudig zijn om in deze vragenlijst exact te achterhalen welke leermiddelen, welke cursus en welke opleider. Maak deze cijfers jaarlijks openbaar, gecombineerd met het slagingspercentage dat daar bij hoort. En als er negatieve uitschieters tussen zitten dan zou men bijvoorbeeld elke 3 maanden een signaal kunnen afgeven aan de betreffende opleider, uitgever of vaarschool.
Zodat deze ruim de kans krijgen zaken te verbeteren.
Daarnaast kunnen de opleiders en vaarscholen elkaar controleren door middel van een erkenning of certificering. Er zijn momenteel in Nederland vier organisaties van opleiders actief. Ten eerste is er de Commissie Watersport Opleidingen (CWO) dat een erkenning van vaarscholen met overwegend praktijkopleidingen kent. Dan is er binnen de Hiswa branche-organisatie een club van Hiswa vaarscholen, waarbij zowel praktijk- als theorie-opleidingen zijn aangesloten. En dan zijn er nog twee verenigingen van

opleiders: Univaer en Viok. Ik denk dat het de kwaliteit van de opleidingen ten goede komt als deze clubs gezamenlijk tot een vorm van erkenning of certificering van opleiders en scholen komen. Ik ben er van overtuigd dat beide acties zullen bijdragen aan een stijgende interesse bij watersporters om zich verder te bekwamen.

Bron: Vaarwijzer

Kustnavigatie nieuws

Woensdag 19 november 2014 was er weer een bijeenkomst voor opleiders Theoretische Kustnavigatie (TKN).
Deze informatieve bijeenkomsten worden altijd georganiseerd door het Watersportverbond en de Dienst der Hydrografie. Dit jaar waren wij te gast bij de Hydrografie in de Frederikkazerne in Den Haag. Het was een boeiende middag. Het nieuws van de Hydrografie zelf volgt volgende week.

Voor het examen TKN zijn een aantal belangrijke wijzigingen aangekondigd. De examencommissie heeft besloten om voortaan geen vragen meer te stellen over het Scheepvaartreglement Eemsmonding (SRE). U moet nog wel weten dat er afwijkende regels in de Eemsmonding van kracht zijn en waar deze gelden, maar op het examen krijgt u dus geen vragen over de regels zelf meer. Eerder werd dit reglement ook al geschrapt uit de exameneisen voor het Klein Vaarbewijs II en aangezien u met het certificaat TKN ook een Klein Vaarbewijs II kunt aanvragen vond de commissie het verstandig om ook hier het SRE te schrappen.

Houdt u er wel rekening mee dat als u in de Eemsmonding gaat varen u wel geacht wordt de regels te kennen en toe te kunnen passen. Maar dat geldt op elk vaarwater waar u gaat varen en is ongeacht welk diploma of certificaat u wel of niet heeft.

Verder heeft de commissie besloten om ook AIS in de exameneisen op te gaan nemen. AIS neemt een steeds grotere vlucht, ook in de pleziervaart, maar ook omdat bijvoorbeeld via AIS met een druk op de knop virtuele boeien gelegd kunnen worden. Ook andere digitale navigatiemiddelen en apparatuur zal vaker op het examen terugkomen om het examen zo nog beter op de praktijk van de 'hobby' navigator aan te laten sluiten. Tot slot wil men het onderdeel reisvoorbereiding en de aansluiting op SOLAS Hoofdstuk 5 een belangrijkere rol geven.

TKN blijft de opleiding voor de watersporter die de kustwateren wil gaan bevaren en daarmee een logisch vervolg op Klein Vaarbewijs I en II. Om die reden ook dat men van plan is het Verkort examen TKN weer in te voeren. Houders van een Klein Vaarbewijs II kunnen dan een kort examen doen. Dat laatste heeft ook een praktische reden. Het aantal examenkandidaten neemt elk jaar af en op deze manier hoopt men toch een grotere groep te interesseren.

Bron: Vaarwijzer

Wijzigingen Binnenvaartregeling ivm Inland AIS

Op 28 november 2014 is er een regeling (nr. IENM/BSK-2014/258980) gepubliceerd tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met wijzigingen die het gevolg zijn van de invoering van Inland AIS. Hieronder enkele stukjes uit die regeling:

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 1.17 wordt een artikel ingevoegd, luidende:
Artikel 1.17a
Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus, het daarmee vergelijkbare visualiseringssysteem en de elektronische binnenvaartkaarten moeten aan de in bijlage 1.10 opgenomen minimumeisen voldoen.

Bijlage 1.1: van de Binnenvaartregeling (Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995) wordt als volgt gewijzigd:
In artikel 1.01 wordt het opschrift van onderdeel 88a 'Navigatieapparatuur' vervangen door: Informatie en navigatieapparatuur.

In artikel 7.06 wordt het opschrift 'Radarinstallatie en bochtaanwijzer' vervangen door: *Informatie- en navigatieapparatuur.*

De tekst van Bijlage N wordt vervangen door:
BIJLAGE N
Bijlage N, deel I

Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

A. Vereisten voor Inland AIS-apparatuur
De Inland AIS-apparatuur moet voldoen aan de in Besluit 2007-I-15 vermelde eisen van de teststandaard, editie 2.0. De conformiteit wordt aangetoond met een typegoedkeuringsonderzoek van een bevoegde autoriteit.

B. Controle van de inbouw en van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord
Bij de inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:
1. De inbouw van Inland AIS-apparatuur mag slechts worden uitgevoerd door een deskundig bedrijf dat door de bevoegde autoriteit is erkend.
2. Het Inland AIS-apparaat moet in het stuurhuis of op een andere goed toegankelijke plaats zijn geïnstalleerd.
3. De functionaliteit van een interne of externe MKD (minimum keyboard and display) moet voor de roerganger bereikbaar zijn. Alarmfuncties en statusinformatie van het Inland AIS-apparaat moeten zich in het directe gezichtsveld van de roerganger bevinden. Het is echter mogelijk dat direct zicht op andere apparaten die bij het varen gebruikt worden, een hogere prioriteit heeft.
Alle waarschuwingslampjes moeten na de inbouw zichtbaar blijven.
4. Het moet zichtbaar zijn of het apparaat in bedrijf is.
Het apparaat moet permanent van stroom worden voorzien

door middel van een elektrische stroomkring die tegen uitvallen beschermd is en voorzien is van een eigen beveiliging door zekeringen, en het moet rechtstreeks aan de stroombron zijn aangesloten.
5. De antennen van de Inland AIS-apparatuur moeten zo zijn geïnstalleerd en aan de apparatuur zijn aangesloten dat deze onder alle normale bedrijfsomstandigheden veilig functioneren. Een ander apparaat mag slechts worden aangesloten indien de interfaces van beide apparaten compatibel zijn.
6. Uitsluitend typegoedgekeurde externe sensoren mogen met het Inland AIS-apparaat worden verbonden. De externe sensoren die met het Inland AIS-apparaat zijn verbonden, moeten een typegoedkeuring hebben conform de volgende overeenkomstige maritieme standaarden.

Sensor	Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1: 2003
DGPS/ DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4: 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3: 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3: 2004 Part 3: GNSS principles

7. Vóór de eerste inbedrijfstelling na de inbouw, bij vernieuwing of verlenging van het certificaat van onderzoek (met uitzondering van artikel 2.09, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn), alsmede na elke verbouwing van het schip die de operationele toestand van deze installaties zou kunnen beïnvloeden, moet door de bevoegde autoriteit of door een erkend bedrijf een controle op de inbouw en het functioneren worden uitgevoerd.
8. Het gespecialiseerde bedrijf dat de inbouw en de goede werking van de installatie heeft gecontroleerd, geeft over de bijzondere kenmerken en de juiste functionering van het Inland AIS-apparaat, een verklaring overeenkomstig bijlage N, deel II, af.
9. De verklaring moet blijvend aan boord worden bewaard.
10. Een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard moet zijn afgegeven. Dit moet in de verklaring met betrekking tot de installatie worden vermeld.

C. Informatie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
De Rijnoeverstaten en België brengen onverwijld de volgende gegevens ter kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart:
a) iedere benoeming van een bevoegde autoriteit,
b) elke afgifte of intrekking van een typegoedkeuring voor Inland AIS-apparatuur,
c) iedere erkenning van een bedrijf dat zich in de inbouw van Inland AIS-apparatuur heeft gespecialiseerd, of iedere intrekking van een dergelijke erkenning.

Bijlage N, deel II (Model)

Verklaring over de inbouw en het functioneren van Inland AIS-apparatuur
Soort/naam v.h. schip;
Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer:

Eigenaar van het schip
Naam:
Adres:
Tel.:

Inland AIS -apparaat
Type Fabrikant Goedkeuringsnummer Serienummer
Hiermee wordt verklaard dat het Inland AIS-apparaat van dit schip aan de voorschriften van de bijlage N, Deel I, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord - voldoet en dat een gebruiks-aanwijzing om aan boord te worden bewaard is afgegeven.

Erkend deskundig bedrijf
Naam:
Adres:
Tel.:
Stempel Plaats Datum
Handtekening

Bevoegde autoriteit voor de erkenning van het gespecialiseerde bedrijf
Naam:
Adres:
Tel.:

Bijlage N, deel III (Model)
1. Lijst van het volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor het toelaten van Inland AIS-apparatuur bevoegde autoriteiten

Land	Naam	Adres	Telefoon	Email
België				
Duitsland				
Frankrijk				
Nederland				
Zwitserland				

Is geen autoriteit vermeld, dan betekent dat de betrokken staat geen bevoegde autoriteit heeft benoemd.

2. Lijst van de volgens het Reglement onderzoek schepen op de Rijn toegelaten Inland AIS-apparatuur
Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur.
Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.
Volgnr. Type Fabrikant Houder van de typegoedkeuring Datum van de goedkeuring

Bevoegde autoriteit Goedkeuringsnummer

Lijst van de vanaf 19 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 2.0, toegelaten Inland AIS-apparatuur.
Volgnr. Type Fabrikant Houder van de typegoedkeuring Datum van de goedkeuring
Bevoegde autoriteit Goedkeuringsnummer

3. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn op grond van gelijkwaardige typegoedkeuringen toegelaten Inland AIS-apparatuur
Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur.
Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.
Volgnr. Type Fabrikant Houder van de typegoedkeuring Datum van de goedkeuring
Bevoegde autoriteit Goedkeuringsnummer

Lijst van de vanaf 19 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 2.0, toegelaten Inland AIS-apparatuur.
Volgnr. Type Fabrikant Houder van de typegoedkeuring Datum van de goedkeuring
Bevoegde autoriteit Goedkeuringsnummer

4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor de inbouw of het vervangen van Inland AIS-apparatuur erkende bedrijven

		België		
Volgnr	Naam	Adres	Telefoon	Email

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

		Duitsland		
Volgnr	Naam	Adres	Telefoon	Email

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

		Frankrijk		
Volgnr	Naam	Adres	Telefoon	Email

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

		Nederland		
Volgnr	Naam	Adres	Telefoon	Email

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

		Zwitserland		
Volgnr	Naam	Adres	Telefoon	Email

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Na Bijlage 1.9 wordt een bijlage toegevoegd, luidende:
BIJLAGE 1.10 MINIMUMEISEN AAN INLAND ECDIS-APPARATUUR IN DE INFORMATIEMODUS EN DAARMEE VERGELIJKBARE VISUALISERINGSSYSTEMEN BIJ HET GEBRUIK VAN INLAND AIS-GEGEVENS AAN BOORD VAN SCHEPEN
1. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de elektronische binnenvaartkaarten
Minimumeisen:
- de elektronische binnenvaartkaarten geven op nauwkeurige wijze de contouren van de rivier en van de vaargeul weer en zijn op de officiële elektronische binnenvaartkaarten gebaseerd;
- de elektronische binnenvaartkaarten zijn opgeslagen in het visualiseringssysteem aan boord van het schip.
Aanbeveling:
de meest recente officiële elektronische navigatiekaarten gebruiken.

2. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor het apparaat voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten
Minimumeisen:
- het apparaat voor het visualiseren van elektronische kaarten is door middel van een betrouwbare kabelverbinding aan het Inland AIS-apparaat aangesloten;
- tijdens de vaart van het schip is het apparaat uitsluitend voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten bestemd;
- de gevisualiseerde informatie is vanuit de stuurstand goed zichtbaar.
Aanbevelingen:
- het visualiseringssysteem van elektronische kaarten voldoet aan de eisen betreffende de geldende standaard voor Inland ECDIS in de informatiemodus;
- een aanvullend afzonderlijk visualiseringssysteem van elektronische kaarten voor de informatiemodus gebruiken, indien het schip met een Inland ECDIS-apparaat in de navigatiemodus is uitgerust.

3. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de software waarmee elektronische binnenvaartkaarten gevisualiseerd kunnen worden
Minimumeisen:
- de software geeft de correcte en actuele positie van het eigen schip op de elektronische binnenvaartkaart weer;
- de software geeft op de elektronische binnenvaartkaart de correcte en actuele positie van de andere schepen weer;
- de software biedt de mogelijkheid de gedetailleerde lijst met AIS-informatie, als bedoeld in artikel 4.07, vierde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement, van een gekozen schip weer te geven.
Aanbevelingen:
- de software voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten voldoet aan de eisen betreffende de navigatiemodus van de geldende Inland ECDIS-Standaard;

- de software voor het visualiseren van een elektronische binnenvaartkaart oriënteert deze zodanig dat het schip de as van de vaarweg volgt.

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 december 2014. Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.
De Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Toelichting

Met het aannemen van protocol 2013-ll-19 zijn schepen van de Rijnvaart tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur en het gebruik daarvan verplicht. Deze verplichting is in artikel 4.07 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) opgenomen. Tot nu tot werd de uitrusting en het gebruik aan de beoordeling van de scheepseigenaren en de schippers overgelaten. Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) schrijft voor Inland AIS-apparatuur een procedure voor de typegoedkeuring voor. De voorschriften zijn als voorschriften van tijdelijke aard in het ROSR ingevoerd. Met de onderhavige wijziging worden, in verband met het opnemen van de verplichting in het RPR, de voorschriften van het ROSR voor Inland AIS-apparatuur definitief vastgelegd. Feitelijk wijzigt het ROSR daardoor niet.

Protocol 2013-ll-20 houdt verband met richtlijn 2013/49/EU tot wijziging van bijlage ll bij richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Hierbij worden de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van de Europese Unie verplicht alle toegekende unieke Europese scheepsidentificatienummers (ENI's), alle gegevens voor de identificatie van de schepen en alle wijzigingen daarvan onmiddellijk in een centrale elektronische scheepsrompdatabank in te voeren die door de Europese Commissie wordt beheerd. De lidstaten van de CCR steunen de instelling en het beheer van een centrale scheepsdatabank. Om de doelstelling te kunnen verwezenlijken die met de databank wordt beoogd, moeten de ENI's en de gegevens voor de identificatie van de schepen in de databank worden opgenomen voor zowel de schepen waarvoor een certificaat overeenkomstig Richtlijn 2006/87/EG is afgegeven als de schepen die over een certificaat overeenkomstig het ROSR beschikken.

Door middel van protocol 2014-l-12 worden technische minimumeisen en aanbevelingen voor inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen met inbegrip van de elektronische binnenvaartkaarten vastgelegd.

Artikel 1.17a is een nieuw artikel dat bepaalt dat moet worden voldaan aan de in bijlage 1.10 opgenomen minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen. Met de in de bijlage opgenomen minimumeisen worden technische regels voor deze apparatuur vastgelegd.

De CCR heeft bij Besluit 2013-II-16 de uitrustings- en gebruiksverplichting van Inland AIS op de Rijn met ingang van 1 december 2014 ingevoerd. Tegelijkertijd met de invoering van Inland AIS wordt het verplichte gebruik van Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem op schepen vastgelegd. Het Inland AIS-apparaat moet met het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem zijn verbonden en er moet een geüpdate elektronische binnenvaartkaart worden gebruikt. In bijlage 1.10 zijn de minimumeisen aan visualiseringssytemen van elektronische kaarten bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen, vastgelegd. Bovendien worden aanbevelingen gegeven, die ertoe bijdragen de weergave van de Inland AIS-gegevens qua nauwkeurigheid, duidelijkheid en dus betrouwbaarheid te verbeteren. Deze aanbevelingen zijn niet bindend;
de CCR raadt evenwel aan deze op dezelfde wijze als de bindende minimumeisen na te komen. Teneinde fundamentele minimumeisen en aanbevelingen te identificeren, worden in de bijalge 1.10 de volgende uitrustingen aan boord van schepen behandeld:
a) de elektronische binnenvaartkaarten;
b) een apparaat voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten;
c) de software voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten.
Er dient te worden opgemerkt dat voor speciale toepassingen met een verdere strekking dan de minimumeisen, indien nodig bindende eisen kunnen worden vastgelegd door de bevoegde autoriteiten.

Bron: Staatscourant

AIS folder Rijkswaterstaat

Hieronder volgen de belangrijkste teksten (behalve de bijlagen) uit de folder van Rijkswaterstaat. Voor de gehele folder zie http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Folder%20AIS%20verplicht%20op%20de%20Rijn_tcm174-368595.pdf.

De meeste schepen moeten per 1 december 2014 op de Rijn een inland AIS-apparaat aan boord hebben en gebruiken. Ook moeten deze schepen een inland ECDIS of een vergelijkbare elektronisch visualiseringssysteem aan het AIS- apparaat koppelen. Waarom deze verplichting? Wat gaat er veranderen? En wat zijn de consequenties voor u?

Het besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) betekent een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) artikel 4.07 (zie bijlage 1). De verplichting geldt voor iedereen - beroeps- en recreatievaart - die op de Rijn vaart met een schip van twintig meter of langer en ook voor kleinere bedrijfsmatig opererende vaartuigen met eigen aandrijving. Met het AIS-apparaat kunt u andere schepen over een afstand van minimaal vijf kilometer signaleren, zodat u deze veilig kunt ontmoeten of passeren. Dit is vooral belangrijk voor de bochtige riviertrajecten en kruisingen van vaarwegen waar het vaak lastig is andere schepen op tijd te zien.





De meeste schepen moeten per 1 december 2014 op de Rijn een inland AIS-apparaat aan boord hebben en gebruiken. Ook moeten deze schepen een inland ECDIS of een vergelijkbare elektronisch visualisering systeem aan het AIS- apparaat koppelen. Waarom deze verplichting? Wat gaat er veranderen? En wat zijn de consequenties voor u?

Het besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) betekent een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) artikel 4.07 (zie bijlage 1). De verplichting geldt voor iedereen - beroeps- en recreatievaart - die op de Rijn vaart met een schip van twintig meter of langer en ook voor kleinere bedrijfsmatig opererende vaartuigen met eigen aandrijving. Met het AIS-apparaat kunt u andere schepen over een afstand van minimaal vijf kilometer signaleren, zodat u deze veilig kunt ontmoeten of passeren. Dit is vooral belangrijk voor de bochtige riviertrajecten en kruisingen van vaarwegen waar het vaak lastig is andere schepen op tijd te zien.

Al veel AIS-apparaten dankzij subsidie

Dankzij subsidieregelingen in verschillende landen - de subsidieregeling in Nederland liep van 1 december 2009 tot 31 december 2012 - zijn veel schepen inmiddels al uitgerust met een AIS-transponder. Minder schepen hebben ook een inland ECDIS, omdat zo'n kaartsysteem kostbaar is en niet wordt gesubsidieerd. Daarom mag u ook een vergelijkbaar, goedkoper elektronisch kaartsysteem gebruiken. Maar u bereikt pas een optimale zichtbaarheid van ander scheepvaartverkeer met een inland ECDIS-systeem volgens de standaard.

Voer verplichte gegevens in

Uw AIS-apparaat moet actuele gegevens van uw schip uitzenden, of van het samenstel waarin u vaart. Voor een duwstel is dat de duwboot en voor een sleep de sleepboot en de gesleepte schepen. Voor een koppelverband moet het ene schip de instellingen van de AIS aanpassen en het andere schip de AIS uitschakelen. U bent per 1 december 2014 verplicht de volgende gegevens correct uit te zenden:

- User Identifier; in Nederland geeft het Agentschap Telecom de Maritime Mobile Service Identity (MMSI) uit, deze staat op de registratie/vergunning.
- De naam van het schip, zonder aanvullingen zoals mts.
- Het scheeps- of samensteltype, dat u kunt vinden in de lijst met scheeps- of samensteltypen, zie bijlage 3.
- Het Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI). Of het IMO-nummer voor zeeschepen die geen ENI hebben, dit staat op het Certificaat van Onderzoek.
- De lengte van het schip of het samenstel op 0,1 meter nauwkeurig.
- De breedte van het schip of het samenstel op 0,1 meter nauwkeurig.
- De positie (WGS 84). Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De snelheid over de grond. Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De koers over de grond. Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De tijd van de elektronische positiebepaling. Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De vaarstatus, die u kunt selecteren uit de lijst in bijlage 2.1.
- Het referentiepunt voor de positie-informatie op het schip op 1 meter nauwkeurig (zie bijlage 2.2).

De Inland AIS folder van Rijkswaterstaat

<u>Al veel AIS-apparaten dankzij subsidie</u>
Dankzij subsidieregelingen in verschillende landen - de subsidieregeling in Nederland liep van 1 december 2009 tot 31 december 2012 - zijn veel schepen inmiddels al uitgerust met een AIS-transponder. Minder schepen hebben ook een inland ECDIS, omdat zo'n kaartsysteem kostbaar is en niet wordt gesubsidieerd. Daarom mag u ook een vergelijkbaar, goedkoper elektronisch kaartsysteem gebruiken.
Maar u bereikt pas een optimale zichtbaarheid van ander scheepvaartverkeer met een inland ECDIS-systeem volgens de standaard.

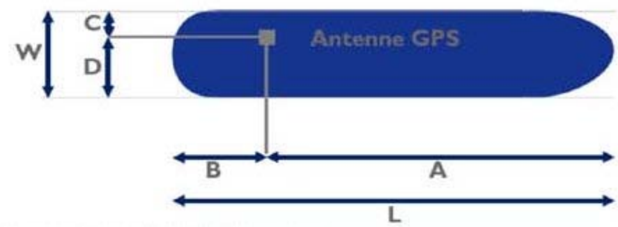
<u>Voer verplichte gegevens in</u>
Uw AIS-apparaat moet actuele gegevens van uw schip uitzenden, of van het samenstel waarin u vaart.
Voor een duwstel is dat de duwboot en voor een sleep de sleepboot en de gesleepte schepen. Voor een koppelverband moet het ene schip de instellingen van de AIS aanpassen en het andere schip de AIS uitschakelen. U bent per 1 december 2014 verplicht de volgende gegevens correct uit te zenden:
- User Identifier; in Nederland geeft het Agentschap Telecom de Maritime Mobile Service Identity (MMSI) uit, deze staat op de registratie/vergunning.
- De naam van het schip, zonder aanvullingen zoals mts.
- Het scheeps- of samensteltype, dat u kunt vinden in de lijst met scheeps- of samensteltypen, zie bijlage 3.
- Het Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI). Of het IMO-nummer voor zeeschepen die geen ENI hebben, dit staat op het Certificaat van Onderzoek.
- De lengte van het schip of het samenstel op 0,1 meter nauwkeurig.
- De breedte van het schip of het samenstel op 0,1 meter nauwkeurig.
- De positie (WGS 84). Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De snelheid over de grond. Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De koers over de grond. Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De tijd van de elektronische positiebepaling. Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De vaarstatus, die u kunt selecteren uit de lijst in bijlage 2.1.
- Het referentiepunt voor de positie-informatie op het schip op 1 meter nauwkeurig (zie bijlage 2.2).
Verandert uw situatie? Dan moet u de volgende gegevens onmiddellijk actualiseren:
- De lengte op 0,1 meter nauwkeurig.
- De breedte op 0,1 meter nauwkeurig.
- Het samensteltype.
- De vaarstatus.

2.1 Vaarstatus

0	under way using engine	is onderweg op de motor
1	at anchor	ligt voor anker
2	not under command	is niet manoeuvreerbaar
3	restricted manoeuvrability	is beperkt manoeuvreerbaar
4	constrained by her draught	is beperkt door de diepgang
5	Moored	ligt afgemeerd
6	Aground	zit aan de grond
7	engaged in fishing	is bezig met vissen
8	under way sailing	vaart onder zeil
9 to 13	reserved for future uses	gereserveerd voor toekomstig gebruik
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actief)
15	Not defined	niet gedefinieerd

- Het referentiepunt voor de positie-informatie op het schip op 1 meter nauwkeurig (zie bijlage 2.2).

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.

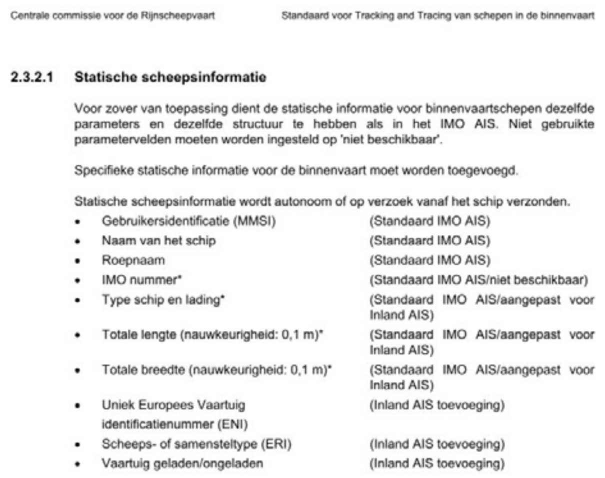


Verklaring van de waarden W, L, A, B, C, D voor een schip.

Deze gegevens zijn verplicht omdat ze belangrijk zijn voor een veilige vaart. U mag zelf beslissen of u ook andere gegevens wilt invullen, zoals de bestemming.
Uit privacyoverwegingen is dit niet verplicht. Als u extra gegevens invoert, moeten deze wel correct en actueel zijn, anders riskeert u een boete.

<u>Controleer zelf uw instellingen</u>
Controleer zelf of uw instellingen correct zijn. U ziet dit op uw AIS-apparaat. Bij twijfel kunt u aan een verkeerspost of sluis vragen welke gegevens zij van u ontvangen.

<u>Zet uw AIS altijd aan</u>
U moet het AIS-systeem altijd aan hebben staan.
In het RPR is opgenomen dat de vaarwegbeheerder een uitzondering kan maken voor de AIS verplichting in havens.


Centrale commissie voor de Rijnscheepvaart — Standaard voor Tracking and Tracing van schepen in de binnenvaart

2.3.2.1 Statische scheepsinformatie

Voor zover van toepassing dient de statische informatie voor binnenvaartschepen dezelfde parameters en dezelfde structuur te hebben als in het IMO AIS. Niet gebruikte parametervelden moeten worden ingesteld op 'niet beschikbaar'.

Specifieke statische informatie voor de binnenvaart moet worden toegevoegd.

Statische scheepsinformatie wordt autonoom of op verzoek vanaf het schip verzonden.

• Gebruikersidentificatie (MMSI)	(Standaard IMO AIS)
• Naam van het schip	(Standaard IMO AIS)
• Roepnaam	(Standaard IMO AIS)
• IMO nummer*	(Standaard IMO AIS/niet beschikbaar)
• Type schip en lading*	(Standaard IMO AIS/aangepast voor Inland AIS)
• Totale lengte (nauwkeurigheid: 0,1 m)*	(Standaard IMO AIS/aangepast voor Inland AIS)
• Totale breedte (nauwkeurigheid: 0,1 m)*	(Standaard IMO AIS/aangepast voor Inland AIS)
• Uniek Europees Vaartuig identificatienummer (ENI)	(Inland AIS toevoeging)
• Scheeps- of samensteltype (ERI)	(Inland AIS toevoeging)
• Vaartuig geladen/ongeladen	(Inland AIS toevoeging)

Uitzonderingen gelden nu voor de overnachtingshavens van Haaften, IJzendoorn en Lobith; daar geven de vaarweg-beheerders aan of u uw AIS mag uitzetten. Als u uw schip direct aan het vaarwater aanlegt, mag u de AIS nooit uitzetten. Als uw systeem uitvalt, laat het apparaat dan in de haven van bestemming of binnen 48 uur repareren.
U meldt dan regelmatig via het marifoonblokkanaal dat uw AIS is uitgevallen.

<u>Gebruik uw computer alleen voor uw kaartsysteem</u>
Het elektronisch kaartsysteem werkt op een computer.
U mag deze computer tijdens het varen alleen voor het kaartsysteem gebruiken en niet voor andere doeleinden.

<u>Koppeling met blauw bord niet verplicht</u>
U mag zelf kiezen of u uw AIS-apparaat verbindt aan een blauw bord. Uit onderzoek blijkt dat dit een positief effect heeft, maar dat de kans dat deze koppeling uitvalt nog te groot is. Daarom is deze koppeling (nog) niet verplicht.

<u>Nog geen AIS aan boord?</u>
Alléén gecertificeerde inland AIS-apparaten zijn toegestaan. Inbouw mag uitsluitend door erkende installateurs plaatsvinden. Erkende installateurs zijn te vinden op de website CCR-zkr.org via http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/ais_socagrees_nl.pdf.

Bron: Rijkswaterstaat

AIS informatieblad van CCR

Ook de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft een AIS-informatieblad uitgebracht. Het informatieblad is beschikbaar in de talen Duits, Frans en Nederlands.
Een Engelse versie volgt later. De CCR-publicatie is getiteld: "Informatie met betrekking tot de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparaten, Inland ECDIS-apparaten of daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen". De informatieve publicatie kan gedownload worden op de CCR website: http://ccr-zkr.org

Verschillende binnenvaartondernemers hebben afgelopen week bij BTB geklaagd over het late tijdstip waarop praktische informatie voor de sector beschikbaar is gekomen. De besluitvorming over de uitrustingseisen met betrekking tot elektronische kaartsystemen dateert van juni 2014. Veertien dagen voor invoering van de AIS-



De Inland AIS folder van de Centrale Commissie Rijnvaart

verplichting op de Rijn is dan toch een beetje "op de valreep", aldus een beller.

Het informatieblad van de CCR volgt een week nadat Rijkswaterstaat (RWS) een praktische folder heeft uitgebracht over de AIS-verplichting. De folder van RWS is te vinden op www.rijkswaterstaat.nl/ais
Rechtstreekse downloadlink voor de NL-versie van het CCR-informatieblad: http://ccr-zkr.org/files/documents/ris/brochureAIS_nl.pdf

Bron: Nieuwsflits Bureau Telematica Binnenvaart

CCR folder over Inland AIS en Inland ECDIS

Ook de Centrale Commissie Rijnvaart heeft een folder over Inland AIS en Inland ECDIS uitgegeven, zie http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/brochureAIS_nl.pdf. Deze is 20 bladzijden groot.

Hieronder de inhoudsopgave:
- Inleiding
- 1. AIS-apparatuur
- 1.1 Voordelen van het gebruik van AIS-apparatuur voor de schippers
- 1.2 Verschillende categorieën AIS-apparatuur
- 1.3 Verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur
- 1.3.1 Schepen die moeten zijn uitgerust met Inland AIS-apparatuur
- 1.3.2 Vrijgestelde schepen

- 1.3.3 Bijzondere gevallen
- 1.3.4 'Vergunning(en) voor het gebruik van de frequentieruimte' of het 'registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte'
- 1.4 Eisen voor de inbouw van Inland AIS-apparatuur
- 1.4.1 Inbouw van een Inland AIS-apparaat
- 1.4.2 Inbouw aan boord van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en waarop het ADN van toepassing is
- 1.4.3 Gebruik van tweedehands Inland AIS-apparatuur
- 1.4.4 Controle van het AIS-apparaat
- 1.5 Verplichte inschakeling van het Inland AIS-apparaat
- 1.5.1 Principe: het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn
- 1.5.2 Uitzonderingen
- 1.5.3 Samenstellen
- 1.5.4 Wat moet men doen als het AIS-apparaat defect is?
- 1.6 Gegevens die door het AIS-apparaat worden uitgezonden
- 1.6.1 Lijst van gegevens die krachtens de voorschriften door het Inland AIS-apparaat verzonden moeten worden
- 1.6.2 Invoeren van de gegevens in het apparaat
- 1.6.3. Invoeren van onjuiste gegevens in het Inland AIS-apparaat
- 1.7 Gebruik van AIS-gegevens door derden en gegevensbescherming
- 1.7.1 Gebruik van de gegevens door de respectieve overheidsinstanties
- 1.7.2 Doorgeven van de AIS-gegevens aan derden
- 1.7.3 Bescherming van gegevens
- 2. Inland ECDIS-apparaten of daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen
- 2.1 Voordelen voor de schipper van het gebruik van visualiseringssystemen voor elektronische kaarten in combinatie met een AIS-apparaat
- 2.2 Verplichte uitrusting met een Inland ECDIS-apparaat of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem
- 2.3 Geldende eisen voor visualiseringssystemen voor elektronische kaarten
- 2.3.1 Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de elektronische binnenvaartkaarten
- 2.3.2 Minimumeisen aan en aanbevelingen voor het apparaat voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten
- 2.3.3 Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de software waarmee elektronische binnenvaartkaarten gevisualiseerd kunnen worden
- 2.4 Gebruik van het blauwe bord
- 2.5 Maatregelen indien de visualiseringssystemen voor elektronische kaarten niet langer de informatie van de AIS-apparatuur kunnen weergeven
- Bronnen
- Lijst van gebruikte afkortingen
- Bijlage 1 Navigatiestatus
- Bijlage 2 Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip
- Bijlage 3 Controlelijst voor Inland AIS-apparatuur

Meer informatie over Inland AIS en Inland ECDIS is te downloaden in diverse talen op http://www.ccr-zkr.org/13020700-nl.html.

Bron: CCR

Persbericht CCR over informatieblad AIS

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft een verplichting ingevoerd voor de uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten. De verplichting gaat gelden vanaf 1 december van dit jaar. Om de uitvoering van dit besluit te vergemakkelijken, heeft de CCR een informatiedocument opgesteld. Dit document biedt de schipper informatie over de toepassing van de regelgeving in de praktijk en geeft antwoord op een aantal concrete vragen. Het document kunt u downloaden via: http://zkr.org/files/documents/ris/brochureAIS_nl.pdf in het Duits, Frans en Nederlands. Binnenkort verschijnt eveneens een Engelse versie.

Tijdens de plenaire zittingen in december 2013 en juni 2014 heeft de CCR verschillende besluiten aangenomen over de invoering van een uitrustingsverplichting met Inland-AIS samen met een Inland-ECDIS-toestel in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem).
Deze besluiten dragen bij tot een verhoging van de veiligheid en een vlot verkeer in de Rijnvaart en zullen op 1 december aanstaande in werking treden.
Ter begeleiding van de tenuitvoerlegging van dit belangrijke besluit, hebben er talrijke voorbereidende vergaderingen plaatsgevonden, waaronder twee workshops met het bedrijfsleven, een bijeenkomst met de fabrikanten van elektronische kaarten en ook een bijeenkomst waarvoor alle partijen werden uitgenodigd die betrokken zijn bij deze verplichting. De CCR hecht er veel waarde aan het bedrijfsleven niet alleen nauw te betrekken bij de opstelling van nieuwe regelgeving, maar de sector ook te begeleiden bij de omzetting hiervan.
Met hulp van deskundigen en het bedrijfsleven hebben de werkgroepen van de CCR daarom een informatiedocument opgesteld. Dit document is bestemd voor schippers en levert concrete antwoorden op verschillende vragen die in de praktijk op kunnen komen in verband met de nieuwe reglementaire voorschriften.

Zie ook: http://www.binnenvaart.org/?page_id=7267

Bron: Nieuwsflits Bureau Telematica Binnenvaart

Praktische folder Rijkswaterstaat over verplichtstelling AIS

De meeste schepen die op de Rijn varen moeten per 1 december 2014 een Inland AIS-apparaat aan boord hebben en gebruiken. Ook moeten deze schepen een Inland ECDIS of vergelijkbaar elektronisch visualiseringssysteem aan het AIS-apparaat koppelen.
De verplichting geldt voor iedereen - beroeps- en recreatievaart - die op de Rijn vaart met een schip van 20 meter of langer en ook voor kleinere beroepsmatig opererende vaartuigen met eigen aandrijving.
Het besluit tot verplichtstelling is genomen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en betekent een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) artikel 4.07.

Overigens is AIS binnenkort ook verplicht op de andere binnenwateren in Nederland. Een aanpassing van het Binnenvaartpolitiereglement is in voorbereiding.

Elektronisch visualiseringssysteem
Naast een AIS-apparaat is op de Rijn, Waal, Nederrijn en Lek ook een Inland ECDIS of vergelijkbaar elektronisch visualiseringssysteem verplicht. Hiermee zijn schepen met AIS over een afstand van minimaal 5 km zichtbaar, zodat tijdig geanticipeerd kan worden op de ontmoeting met andere schepen (en deze veilig gepasseerd kunnen worden). Dit is vooral belangrijk voor bochtige riviertrajecten en kruisingen van vaarwegen waar het vaak lastig is andere schepen op tijd te zien.

Gecertificeerd Inland AIS apparaat verplicht
Voor AIS-plichtige schepen zijn alleen gecertificeerde Inland AIS-apparaten toegestaan. AIS transponders klasse A/B die in de zeevaart worden gebruikt, zijn dus niet toegestaan. Inbouw mag uitsluitend plaatsvinden door een erkende installateur.

Praktische folder
Over het wat, waarom en de consequenties van de verplichtstelling heeft Rijkswaterstaat een praktische folder gemaakt. Daarin staat alles wat een binnenvaartschipper moet weten over de verplichting van Inland AIS op de Rijn per 1 december 2014. Zie http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Folder%20AIS%20verplicht%20op%20de%20Rijn_tcm174-368595.pdf.

Bron: Rijkswaterstaat

AIS en ECDIS vanaf 1 december verplicht op de Rijn

Vanaf 1 december 2014 is ieder schip langer dan 20 meter dat op de Rijn vaart (of die kruist!) verplicht om een inland AIS apparaat aan boord en in werking te hebben.
Ook moeten die schepen een ECDIS apparaat of een andere visualisering aan boord hebben.

Eerst maar eens de termen: AIS is de afkorting van Automatic Identification System. Dat is een systeem waarmee de details van ieder schip dat een AIS zender aan boord heeft zichtbaar gemaakt kunnen worden, ofwel in een AIS ontvanger, ofwel op ECDIS. En dat is weer een afkorting van Electronic Chart Display and Information System. Daarmee worden de AIS gegevens automatisch op een elektronische vaarkaart gezet.

Dat AIS voor grotere schepen verplicht zou worden zat er al een tijdje aan te komen. Heel veel van onze leden hebben de afgelopen jaren kunnen profiteren van de subsidieregeling op de aanschaf van AIS.

Dat daar ook ECDIS aan vast zou zitten werd ook verwacht. Daar is geen subsidie voor, en hoe moet je met een groot traditioneel zeilschip in hemelsnaam een computerscherm in de buurt van de stuurman krijgen?
Ons bestuur heeft die argumenten naar voren gebracht, maar die zijn van tafel geveegd. We hebben wel wat succesjes geboekt (zie het artikel van Fred van Beelen), maar de grote lijn is: wie in het gebied vaart waar het Rijnvaart Politie Reglement van kracht is moet een werkend AIS en ECDIS aan boord hebben.
Rijkswaterstaat heeft een folder uitgebracht met daarin meer informatie. Zie http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Folder%20AIS%20verplicht%20op%20de%20Rijn_tcm174-368595.pdf.
Binnenkort wordt AIS ook verplicht voor grote schepen in de rest van Nederland, maar ECDIS niet. Dus: langer dan 20 meter en nog geen AIS aan boord? Daar moet u wat aan doen, of u het leuk vindt of niet!

Bij het ter perse gaan van deze Bulletalie vernamen we dat er een groepje mensen in de LVBHB zoekt naar alternatieven voor ECDIS - want 'een andere vorm van visualisering' zou immers mogen. We houden u op de hoogte.

Bron: Bulletalie LVBHB

AIS en ECDIS verplicht?

In de tweede helft van 2012 meldde het ministerie dat de AIS en ECDIS verplichting - voor onder meer grote pleziervaartuigen - in de maak was. Vanaf 2012 heeft het bestuur (Red: van de LVBHB), samen met de Landelijke Woonschepen Organisatie (LWO) en in overleg met onder meer de Algemene Schippers Vereniging (ASV) bezwaar aangetekend bij het ministerie en de Nederlandse CCR commissaris. Met welk resultaat?

Waar kun je als vereniging invloed op uitoefenen?
Alle Europese en nationale binnenvaartvoorstellen voor regelgeving worden in het Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart (OTNB) besproken. Als vereniging zijn wij hierin direct vertegenwoordigd omdat het bestuur vindt dat onze belangen groot zijn en de FONV nog onvoldoende oplossing biedt. Tijdens het OTNB was de verplichting van AIS en ECDIS punt van discussie. De vertegenwoordiger van ons bestuur heeft vanzelfsprekend, beargumenteerd, bezwaar aangetekend.

Bij deze verzoeken wij u zich in te zetten voor:
1. het buiten de AIS en ECDIS verplichting houden van de grotere pleziervaart
2. het verlengen van de subsidieregeling AIS voor grote varende woonschepen als 1 niet lukt.
3. het instellen van een 'ECDIS - subsidie' als 1 niet lukt
4. Beperkt/eenvoudig (goedkoop) AIS voor grote pleziervaartuigen
5. Het gebruik ervan opnemen in de reglementen i.p.v. in de Richtlijn 2006/87
Zie verder brief aan CCR-commissaris van 23-11-2012.

Wie neemt het besluit?
Een belangrijk aspect is dat Nederland niet alleen beslist. Nederland is één van de vijf lidstaten van de De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). De CCR dicteert de regelgeving voor de Rijn en het daarbij behorende RPR.

Wat was de hoogste inzet?
Onze vereniging heeft zich sterk gemaakt tegen de

verplichting. Daarbij wilde de CCR deze regelgeving op zeer korte termijn implementeren. In de brief aan het ministerie schrijven we onder meer:
'Een werkbare, veilige en enigszins betaalbare oplossing voor (plezier)vaartuigen zonder stuurhuis - waaronder een groot aantal zeilschepen - is nog niet gevonden.'
'Het is onduidelijk of er nog aanvullende normen en type goedkeuringseisen worden gesteld aan de alternatieve ECDIS configuraties.'
Zie verder brief aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van 28-10-2013.

Hebben we steekhoudende argumenten tegen AIS-ECDIS?
Ja, de financiële impact om een goedgekeurd ECDIS systeem te kopen (meer dan 1000 euro) en te onderhouden (onder meer onderhoudscontracten) is fors. En er zijn ook praktische bezwaren, bijvoorbeeld: hoe kan op een veilige en functionele wijze een ECDIS scherm op een achterdek (vaartuig zonder stuurhuis) functioneren?

Konden de Nederlandse belangenverenigingen de verplichting van AIS en ECDIS voorkomen?
Nee, alles draait tegenwoordig om het bijna niet te stuiten dogma: veiligheid. Dit dogma zorgt ervoor dat tijdens de discussie in het OTNB onze waardevolle argumenten deels van tafel werden geveegd. Bijkomend bemoeilijkend aspect was dat niet alle nationale belangenverenigingen op één lijn zaten.

Het compromis
Met onze steekhoudende argumenten
- investeringskosten zijn te hoog,
- de praktische bezwaren,
- laat de verplichting geen onderdeel zijn van het Certificaat van Onderzoek, maar alleen opnemen in het RPR
is de Nederlandse ambtelijke delegatie gaan onderhandelen met de andere lidstaten.
Het resultaat: in plaats van een gecertificeerd ECDIS systeem mag ook een (veel goedkoper) vergelijkbaar elektronisch visualiseringssysteem gebruikt worden.
En ook niet onbelangrijk: de verplichting wordt alleen opgenomen in het RPR.

Succesvol dus?
Ja, door het gezamenlijk optreden van nationale verenigingen zijn onze leden met een groot schip een groot investeringsbedrag en structurele onderhoudskosten bespaard gebleven.

Hoe kunnen we als vereniging onze leden verder helpen?
Er zijn een aantal mogelijkheden.
1. We kunnen onderzoeken welke visualiseringssystemen er op de markt zijn en aanbevelingen doen voor aanschaf; mogelijk is gezamenlijke inkoop dan ook een optie
2. We gaan na of het doenlijk is om zelf een applicatie te (laten) maken die eenvoudig op een PC/laptop en/of een tablet geïnstalleerd kan worden.

Moeten leden nu op korte termijn een ECDIS-systeem aanschaffen?
Dat hangt van de vaarplannen af. Degene die op de genoemde wateren wil varen is vanaf 1 december 2014 verplicht zo'n systeem aan boord te hebben.
We zullen voor het begin van het vaarseizoen (1 april 2015) antwoord geven op de twee suggesties in bovenstaande paragraaf.

Fred van Beelen

AIS en blauwe kegels in Duitsland

Een schipper krijgt zijn geld terug van de Duitse WSP, nu blijkt dat hij ten onrechte een schikking voorgelegd kreeg voor het "niet uitzenden van vereiste informatie met AIS". Volgens de WSP-er die hem in september in Duitsland aanhield, verzuimde de schipper het aantal blauwe kegels uit te zenden via AIS. Om van het gezeur af te zijn, koos de schipper voor schikking van de "overtreding". Hierdoor kon de zaak niet bij de rechter getoetst worden. Dat was een beetje jammer, want we wisten vrijwel zeker dat de WSP zich niet kon baseren op geldige regelgeving. Op verzoek van BLN heeft Bureau Telematica Binnenvaart navraag gedaan in Duitsland, onder meer via Aquapol. Ons vermoeden bleek juist. Vanmorgen ontving BTB een verzoek van de betreffende WSP-afdeling om aan de schipper te laten weten dat hij zijn geld terugkrijgt.
Het uitzenden van informatie over het aantal blauwe kegels via AIS is niet verplicht!
BTB adviseert om per AIS uitsluitend de verplichte informatie uit te zenden. Alles wat je uitzendt moet correct zijn. Wat je niet invult, kan ook niet fout zijn.
Op onze website vind je precies wat uitgezonden moet worden. De verplichte informatie wordt kort samengevat in een handig overzichtje op de volgende webpagina:
http://www.binnenvaart.org/?page_id=10498

Bron: Nieuwsflits Bureau Telematica Binnenvaart

AIS informatie van Bureau Telematica Binnenvaart

AIS: Automatic Identification System - identificatie en volgen van schepen; weergeven van posities in elektronische vaarkaarten inland Ecdis of vergelijkbare elektronische vaarkaarten. Een AIS-apparaat wordt ook wel transponder genoemd.
Op http://www.binnenvaart.org/?page_id=477 meer over:
- AIS verplichting 2014 - wat houdt dat in?
- Wat is AIS?
- Niet geschikt voor navigatie - waarom?
- Ervaringen en verschijnselen melden!
- AIS online - in strijd met de wet
- Ja tegen AIS onder voorwaarden - Convenant
- Blauw bord-koppeling AIS ontraden
- Radar en vaarkaart koppelen met AIS
- Type-goedkeuring van AIS apparauur
- Technische uitleg over AIS
- Vraagstukken rond AIS
- Informatieblad AIS van de CCR
- AIS wal-infrastructuur (RWS website)
- Subsidieregeling AIS
- Pilot AIS - 'Corridor 895'

Bron: Bureau Telematica Binnenvaart

ECDIS informatie van Bureau Telematica Binnenvaart

Elektronische vaarkaarten van het type Inland-ECDIS voldoen aan de S57 Inland ECDIS standaard.
ECDIS staat voor Electronic Chart Display System en wordt tijdens de navigatie gebruikt om elektronisch zee- en rivierkaarten (ENC's) te bekijken. ECDIS voegt informatie samen uit verschillende bronnen en toont deze in een doorlopende kaart van de vaarweg. ENC-informatie wordt door overheden, instanties en bedrijven aangeleverd. Tijdige updates zijn nodig om de kaarten actueel te houden. Zonder ECDIS-viewer kan het kaartmateriaal niet bekeken worden.

Inland-ECDIS kaarten kunnen RIS-informatie, zoals waterstanden, stremmingen, scheepvaartberichten e.d. zichtbaar maken. Ook kan AIS- en Radar-informatie in de kaart geprojecteerd worden. Hoe informatie geïntegreerd is, verschilt per product. In de basisuitvoering zijn kaartsystemen navigatie-ondersteunend. Je kunt er NIET op navigeren. Uitsluitend type-goedgekeurde elektronische systemen mogen -in de navigatiemodus- gebruikt worden voor navigatie.

Er zijn ook alternatieve E-vaarkaarten (niet-ECDIS).

Op http://www.binnenvaart.org/?page_id=708 staat de volgende informatie over ECDIS:
- Productoverzicht inland ECDIS
- Overheidskaarten - stand van zaken
- Beschikbare ENC-informatie van overheden

Bron: Bureau Telematica Binnenvaart

Vooralsnog geen ontheffingsmogelijkheid voor Inland AIS plicht

Naar aanleiding van de aankomende Inland AIS plicht op de BPR-wateren zijn er een aantal vragen gesteld. Hieronder de voorlopige antwoorden:

Vraag:
Is het de bedoeling dat deze Inland AIS plicht voor alle certificaatplichtige schepen gaat gelden? Dus ook voor alle open rondvaartboten die met meer dan 12 passagiers mogen varen?

Achterliggende gedachte:
Er zijn in Nederland diverse open rondvaartboten korter dan 20 meter die meer dan 12 passagiers vervoeren in een gebied met vaste bruggen (dus zonder kunstwerken die voorzien zijn van marifoon), waar geen grote schepen rondvaren (maar wel roeiboten, kano's en andere kleine bootjes zonder marifoon) en dat gebied niet kunnen verlaten (omdat er een dam, een vaste lage brug of stuw in de weg ligt). Voorbeelden hiervan zijn de Berkelzomp en de Willemsvaart in Den Haag. Of in een gebied rondvaren waar geen andere grote schepen komen, zoals De Meervaarder, de rondvaartboot van Zoetermeer, die door de polders tussen geitenboerderij 't Geertje en Vlietland pendelt of de schepen van de Ooievaart, die door de grachten van Den Haag varen. Wellicht zijn er ook nog



De open rondvaartboot De Meervaarder uit Zoetermeer is geschikt voor meer dan 12 passagiers

andere (groepen van) schepen te bedenken waarin AIS weinig toevoegt, zeker als het schip zelf al geen marifoon hoeft te hebben (omdat er toch geen kunstwerk of andere schepen met marifoon in de buurt zijn).

Antwoord:
De AIS plicht voor alle bedrijfsmatig varende schepen en voor schepen met een lengte groter dan 20 meter, alsmede voor overheidsvaartuigen en dus in principe ook voor passagiersschepen. Open rondvaartboten kunnen ook passagiersschip zijn en dan vallen ze onder de AIS verplichting.

Vraag:
Is het mogelijk om een ontheffing of vrijstelling van deze AIS plicht aan te vragen?

Antwoord:
Er is geen ontheffingsmogelijkheid voor de AIS plicht.

Redactie:
Dit geldt voor het RPR, of dit ook voor het BPR gaat gelden is nog niet vastgelegd.
Een ontheffing is een overheidsbeschikking waarbij vrijstelling van een voorschrift wordt gegeven, doorgaans gelijk aan dispensatie (bijv. het aanlaten staan van de Inland AIS).
Een vrijstelling is een overheidsbeschikking waarbij vrijstelling wordt gegeven voor het voldoen aan een gehele wettelijke plicht (bijv. het aan boord hebben van de Inland AIS).

Vraag:
Moet die Inland AIS ook altijd aan staan? Dus ook op wateren buiten de doorgaande vaarwateren waar grote schepen varen?

Antwoord:
Hoofdregel is dat in principe alle aangewezen categorieën schepen het AIS altijd aan moeten hebben staan, maar er zijn wel mogelijkheden in bepaalde havens of op sommige ligplaatsen dat een bevoegde autoriteit, havenmeester toestemming kan geven het AIS uit te zetten.

Redactie:
Dit geldt voor het RPR, of dit ook voor het BPR gaat gelden is nog niet vastgelegd.
Je moet dus eerst bedenken of het wel zin heeft om op jouw vaste ligplaats de Inland AIS aan te laten (varen er regelmatig grote schepen voorbij, lig je in een vaarroute).
Daarna moet je bedenken of je de Inland AIS wel aan kunt

laten staan. Zo iets vraagt immers wel een continue stroomvoorziening. Je hebt dus of een walaansluiting, of een aggregaat of zonnepanelen met een grote accuset nodig. Vervolgens moet je bedenken wie op jouw ligplaats de bevoegde autoriteit voor nautische aangelegenheden is. Dat kan Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf, de provincie, het waterschap of de gemeente zijn. En aan die moet je dan toestemming vragen om je AIS tijdelijk uit te zetten terwijl je stilligt (AIS uitzetten tijdens het varen wordt verboden). En dan maar hopen dat ze snappen waar het over gaat en je vervolgens schriftelijk (en met een beetje mazzel positief) reageren. Goed bewaren aan boord.
Behalve het aanschaffen van een goedgekeurde Inland AIS (als u die nog niet heeft) komen er in 2015 dus ook nog kosten bij om deze 365 dagen per jaar aan te laten staan. Hou daar dus rekening mee!

<u>Vraag:</u>
Is het mogelijk om een ontheffing of vrijstelling van deze AIS plicht aan te vragen als je niet op CEMT klasse wateren vaart?

<u>Antwoord:</u>
Nee

<u>Redactie:</u>
Ook hier weer, dit geldt voor het RPR. Of dit ook voor het BPR gaat gelden is nog niet vastgelegd.

<u>Achterliggende gedachte:</u>
De doorgaande vaarwegen die door grote schepen worden gebruikt zijn opgenomen in de dataset Vaarwegen in Nederland. Dit zijn niet alleen vaarwegen van Rijkswaterstaat maar ook van de overige vaarwegbeheerders. In de Vaarwegen in Nederland zijn vaarwegen opgenomen die voldoen aan de CEMT klasse 0 tot en met VIc. Toch zijn dit niet alle vaarwateren van Nederland. Zie afbeeldingen.

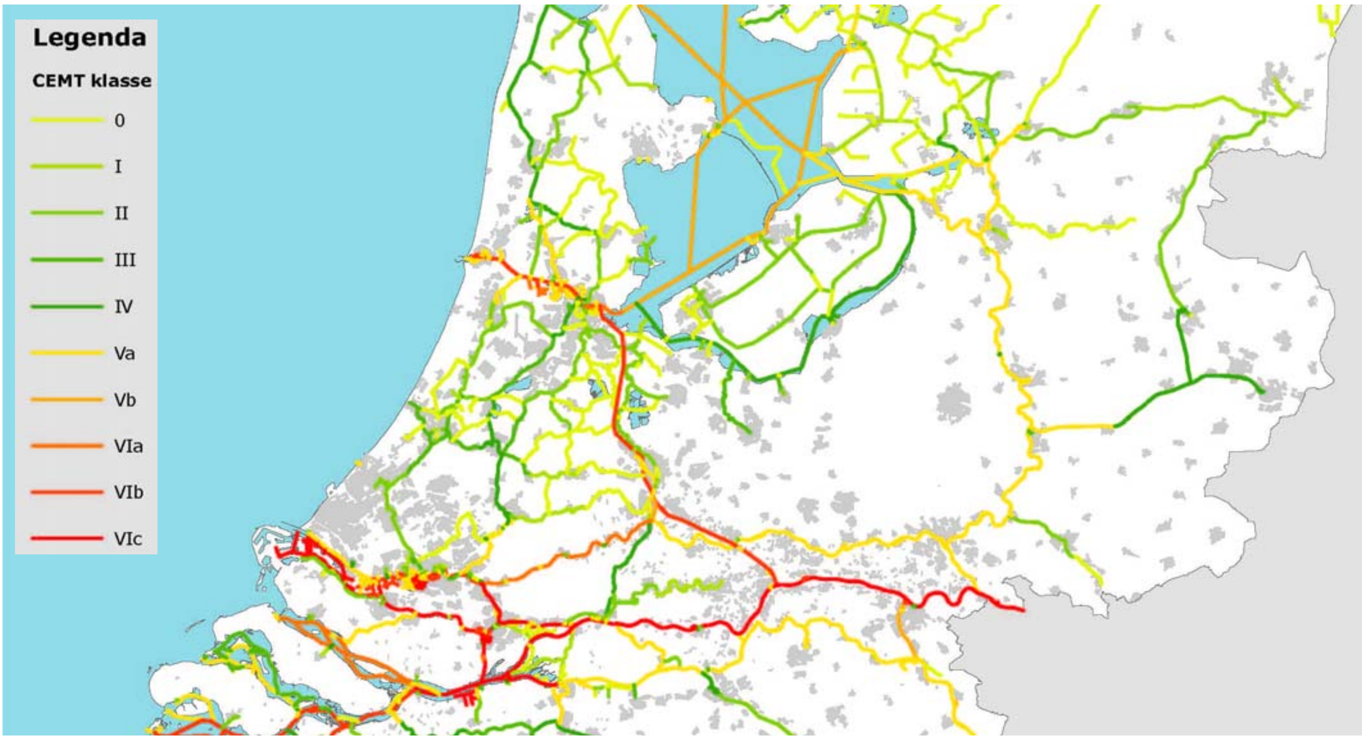
Voor meer informatie over de Vaarwegen in Nederland, zie http://www.vaarweginformatie.nl/fdd/main/infra/downloads.

Voor meer informatie over de CEMT klassen zie http://www.informatie.binnenvaart.nl/algemeen/de-binnenvaart/50-vaarwegklassen-cemt.

Klasse	Standaardschepen waarop de classificatie is gebaseerd					L=Lengte; B=Breedte; D=Diepgang; T=Tonnage; H=Hoogte Koppelverbanden en duwstellen zie onder Samenstelling					
	Type	L	B	D	T	Samenstelling	L	B	D	T	H
0 *	Kleine vaartuigen en recreatievaart	variërend	var.	variërend	<250	-	-	-	-	-	variërend
I *	Spits	38,50	5,05	1,80 - 2,20	250 - 400	-	-	-	-	-	4,00
II *	Kempenaar	50 - 55	6,60	2,50	400 - 650	-	-	-	-	-	4,00-5,00
III *	Dortmund-Eemskanaalschip	67 - 80	8,20	2,50	650 - 1000	-	-	-	-	-	4,00-5,00
IV	Rijn-Hernekanaalschip	80 - 85	9,50	2,50	1000 - 1500	-	85	9,50	2,50 - 2,80	1250 - 1450	5,25 of 7,00 **
Va	Groot Rijnschip	95 - 110	11,40	2,50 - 2,80	1500 - 3000	-	95 - 110	11,40	2,50 - 4,50	1600 - 3000	5,25 of7,00 of 9,10 **
Vb	-	-	-	-	-	-	172 - 185	11,40	2,50 - 4,50	3200 - 6000	
VIa	-	-	-	-	-	-	95 - 110	22,80	2,50 - 4 ,50	3200 - 6000	7,00 of 9,10 **
VIb	-	140	15,00	3,90	-	-	185 - 195	22,80	2,50 - 4,50	6400 - 12000	7,00 of 9,10 **
VIc	-	-	-	-	-	-	270 - 280 193 - 200	22,80 33,00 - 34,50	2,50 - 4,50 2,50 - 4,50	9600 - 18000	9,10 **
VII	-	-	-	-	-	-	285 195	33,00 34,20	2,50 - 4,50	14500 - 27000	9,10 **

Bron: New Classification of Inland Waterways 1992. Van Conferentie van Europese ministers van verkeer (CEMT). Overgenomen uit "Vaarwegen in Nederland", oktober 2010.

* Classificatie bewesten Elbe
** In de kolom hoogte is een vrije afstand van 30 cm gehouden tussen het hoogste punt van het vaartuig en de onderkant van de brug.
Bij de klassen IV t/m VI zijn de hoogtes aangepast voor container vervoer:
5,25 m voor vaartuigen of duwstellen geladen met 2 lagen containers.
7,00 m voor vaartuigen of duwstellen geladen met 3 lagen containers.
9,10 m voor vaartuigen of duwstellen geladen met 4 lagen containers.
50 % van de containers mag leeg zijn, op een andere manier kan ballast worden gebruikt.



Hoe om te gaan met schepen zonder stuurhut?

Het aan boord aan hebben staan van de Inland AIS op vrijwel alle wateren van Nederland is wellicht voor de beroepsmatige vaart wel handig, maar voor de grote pleziervaart en de kleine passagiersvaart (bijv. de kleine open rondvaartboten) levert het toch vele vragen en problemen op. Naar aanleiding van onze vragen wordt er wel over nagedacht bij de overheid. Dus wellicht verandert er in de toekomst toch nog iets (ten positieve). (JB)

Uitnodiging Telematicadag 30 december 2014

Alle ontvangers van deze Nieuwsflits zijn van harte welkom op de jaarlijkse Telematicadag voor de binnenvaart te Nijmegen. In het Schipperscentrum in de Waalhaven krijg je op 30 december een breed en compleet overzicht van actuele ontwikkelingen rond informatie- en communicatie technologie (ICT) en binnenvaart.

Telematicadag is een van die zeldzame momenten in het jaar waarop je snel en intensief kennis kunt nemen van wat er speelt rond automatisering en binnenvaart. Schippers ontmoeten ontwikkelaars, beleidsmakers en beslissers in informele sfeer. ICT beinvloedt ondernemen en samenleving op allerlei manieren. Wat betekent dit voor binnenvaartondernemers? Wat komt er op ons af? Hoe kan ik voordeel behalen met slimme ICT? Hot topics: het compleet vernieuwde BICS-programma voor elektronisch melden, de AIS-verplichting in combinatie met elektronische vaarkaart, cooperatieve dieptemeting met CoVadem, VerkeersManagement Centrale van Morgen, WiFi en tal van andere onderwerpen. Lezingen, discussies, informatiemarkt, demonstraties en ontmoeting. Dankzij ruimhartige sponsoren kan deze dag voor de 19e achtereenvolgende keer in het Schipperscentrum georganiseerd worden. In de krant 'River of Information http://www.binnenvaart.org/riverofinformation4/mobile/' lees je achtergronden van verschillende onderwerpen die tijdens Telematicadag aan de orde komen. Toegang is gratis! Informatie over programma, tijden en locatie: http://www.binnenvaart.org/?page_id=1462

Bron: Nieuwsflits Bureau Telematica Binnenvaart

Agentschap Telecom en de plezier- en beroepsvaart

Meer dan 50.000 pleziervaarders staan bij Agentschap Telecom geregistreerd vanwege hun marifoon en andere radioapparatuur aan boord van hun schip. Daarnaast zijn er ook nog eens ruim 10.000 Nederlanders werkzaam aan boord van een zee-, binnenvaart- of vissersschip.
Een grote klantengroep dus. Het agentschap registreert het gebruik van radiofrequenties. Die frequenties worden gebruikt voor communicatie op het water en met de wal.
Soms gaat het mis: over de spelregels van radiocommunicatie op het water.

Zowel pleziervaarders als professionele gebruikers met een marifoon moeten deze apparatuur laten registreren bij Agentschap Telecom. Ze krijgen dan een radioroepnaam in een zogeheten ATIS-code - een soort kentekennummer- dat je in de marifoon kunt vastleggen. Er zijn spelregels voor het gebruik. Phil Hopkins, hoofd Markttoezicht bij Agentschap Telecom: *'Soms zie je een verkeerd gebruik. Als iemand via het zakelijke kanaal van de marifoon zijn buurman oproept voor de koffie. Dat is niet de bedoeling. Het kan communicatie tussen verkeersbegeleiding en schepen hinderen.'*

Vals alarm
Een ander regelmatig voorkomend en erg vervelend fenomeen, is een noodbaken dat onterecht af gaat op maritieme frequenties. Noodbakens worden gebruikt in vliegtuigen en op schepen en zenden signalen uit naar hulpdiensten in geval van nood. Het agentschap moet zeker een paar keer per maand uitrukken voor 'vals alarm'.
De melding komt binnen bij de Kustwacht, die al

geconstateerd heeft dat het om een valse melding gaat. Agentschap Telecom moet dan het baken opsporen en uitschakelen. Een vals alarm ontstaat bijvoorbeeld als een noodbaken bij vervanging is weggegooid maar de batterijen niet zijn verwijderd. Het baken blijft dan zenden.
'Onlangs hebben we er nog eentje getraceerd op een vuilstortplaats', aldus Hopkins.
Ook het niet uitzetten van het baken tijdens de winterstalling kan voor vals alarm zorgen.
Bijvoorbeeld wanneer de boot buiten staat onder een plastic zeil. Vals alarm levert ook overlast op voor de luchtvaart. Piloten horen het signaal en moeten het melden.
'De overlast die wordt veroorzaakt en de opsporingsactie om het noodbaken te vinden, kosten tijd en geld. De veroorzaker kan op een boete rekenen, die 500 euro kan bedragen'.

<u>AIS-transponder</u>
In de professionele binnenvaart speelt op dit moment de invoering van een zogeheten AIS-transponder.
Een Automatic Identification System. AIS is een internationaal afgesproken identificatiesysteem en hulpmiddel bij navigatie. In Nederland wordt het gebruik per 1 december a.s. verplicht in de beroepsvaart (Redactie: dit is ONJUIST!). Hopkins: *'Naast het gebruik van ogen, radar en de marifoon, is de AIS een extra middel voor een goede en veilige doorstroming van het verkeer op het water.'* Het agentschap heeft in 2013 steekproeven gedaan om te kijken hoe de binnenvaart de transponder gebruikt. Daar blijken nogal eens fouten in te sluipen.
De radioroepnaam is bijvoorbeeld niet juist, of een identiteitsnummer staat verkeerd geprogrammeerd.
'Het gebeurt soms dat de ene schipper zijn collega via de marifoon wil waarschuwen. Maar omdat hij op zijn elektronische kaart een verkeerde naam ziet, reageert de ander niet en kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan. Deze verkeerde instellingen worden vaak gemaakt bij het programmeren van de apparatuur. Maar de eindverantwoordelijkheid ligt bij de schipper, zegt Hopkins.

Bron: Nieuwsbrief oktober 2014 Agentschap Telecom

Wijzigingen Binnenvaartregeling ivm het Europees Scheepsnummer

Op 28 november 2014 is er een regeling (nr. IENM/BSK-2014/258980) gepubliceerd tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met wijzigingen die het gevolg zijn van de invoering centrale scheepsrompdatabank. Hieronder enkele stukjes uit die regeling:

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 2.18, zesde lid, komt te luiden:
6. Elk toegekend Europees scheepsnummer, de in bijlage P genoemde gegevens voor scheepsidentificatie en elke wijziging daarvan, worden door de in het vijfde lid bedoelde bevoegde autoriteiten onverwijld ingevoerd in het elektronische register (scheepsrompdatabank) overeenkomstig Richtlijn 2006/87/EG, bijlage II, artikel 2.18, zesde lid, eerste alinea. Deze gegevens mogen door de bevoegde autoriteiten van de Rijnoeverstaten en België alsmede van de andere lidstaten van de Europese Unie uitsluitend worden gebruikt voor de uitvoering van administratieve maatregelen om de veiligheid en de vlotte scheepvaart in stand te houden en voor de tenuitvoer legging van de artikelen 2.02 tot en met 2.15 en van artikel 2.18, derde lid.
Bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit Reglement worden de dienovereenkomstige bepalingen betreffende de bescherming van gegevens van de Rijnoeverstaten en België in acht genomen.
De Rijnoeverstaten en België nemen de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid en betrouwbaarheid van de hen toegezonden informatie te waarborgen en gebruiken deze informatie uitsluitend overeenkomstig dit artikel.
De bevoegde autoriteit van een Rijnoeverstaat of België mag persoonsgegevens overdragen aan een derde land of internationale organisatie, mits een gelijkwaardig niveau van gegevensbescherming wordt gewaarborgd.
De bevoegde autoriteit van de Rijnoeverstaat of België overtuigt zich ervan dat de overdracht noodzakelijk is voor de toepassing van de eerste alinea. De bevoegde autoriteit ziet erop toe dat het derde land of de internationale organisatie de gegevens niet doorgeeft aan een ander derde land of een andere internationale organisatie tenzij zij daar uitdrukkelijk schriftelijke toestemming toe heeft verleend en de door de bevoegde autoriteit van de Rijnoeverstaat of België bepaalde voorwaarden zijn vervuld.

Toelichting

Met de wijziging van artikel 2.18, zesde lid, van bijlage 1.1 wordt een geheel nieuwe tekst in dit artikellid opgenomen die ziet op de invoering van een centrale scheepsrompdatabank die wordt beheerd door de Europese Commissie (EC). De belangrijkste eisen voor de uitwisseling van bepaalde rompgegevens tussen de autoriteiten die schepen certificeren en de River Information Services (RIS)-autoriteiten zijn vastgesteld in Richtlijn 2006/87/EG, het ROSR en Verordening (EU) nr. 164/2010 van de Commissie van 25 januari 2010 betreffende de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde RIS op de binnenwateren in de Gemeenschap. De CCR heeft met Besluit 2008-I-16 het ENI ingevoerd door een wijziging van het ROSR. Op het niveau van de EU is dit gebeurd met Richtlijn 2006/87/EG. Sinds de invoering van de ENI's is dit - volgens de opgaven van de EC - aan meer dan 14.000 schepen toegekend. Gelet op het grote aantal ENI's is een efficiënte gegevensuitwisseling moeilijk haalbaar zonder passend instrument. Hierdoor kunnen de veiligheidsrisico's tijdens de scheepvaart toenemen (verkeersbeheer), maar ook administratieve problemen ontstaan (bv. dubbel-tellingen in de statistieken). Om de schepen waaraan een ENI is toegekend automatisch te kunnen identificeren, worden de ENI's opgeslagen in de AIS-transponders voor de binnenvaart overeenkomstig het Rijnvaartpolitiereglement en Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen

voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde RIS op de binnenwateren in de Gemeenschap.
De bevoegde instanties hebben deze gegevens nodig om te vermijden dat aan één schip twee ENI's worden toegekend, terwijl RIS-autoriteiten deze gegevens nodig hebben voor diverse RIS-toepassingen, zoals het bijhouden van sluislogboeken en het opstellen van sluisstatistieken.
Omdat het aantal AIS-transponders voor de binnenvaart snel blijft groeien, is een efficiënte uitwisseling van gegevens van vitaal belang voor een goed functionerend verkeersbeheer. Om een efficiënte gegevensuitwisseling te verzekeren, moet derhalve een centraal elektronisch register (scheepsrompdatabank) worden opgezet waarop alle autoriteiten zijn aangesloten en moet het ROSR worden aangepast aan de technische vooruitgang.
Tegelijk is het aantal bevoegde instanties dat binnenvaartcertificaten voor de Unie kan afgeven aanzienlijk toegenomen. Op dit moment maken 49 instanties uit 9 lidstaten van de EU gebruik van de databank om schepen te identificeren en ENI's toe te kennen. Voor de voorbereiding van technische inspecties en voor de afgifte, vernieuwing of intrekking van certificaten moeten deze instanties over betrouwbare informatie over het schip en zijn certificaat kunnen beschikken.
Alle bevoegde instanties moeten in kennis worden gesteld van de afgifte, vernieuwing of intrekking van een certificaat. Een gebrek aan informatie of foute informatie kan leiden tot onvolledige beoordelingen door de bevoegde instantie, die van oordeel kan zijn dat er sprake is van een veiligheidsrisico of dat de eisen van het ROSR of van Richtlijn 2006/87/EG niet correct worden toegepast.
Het toenemend aantal bevoegde instanties en het feit dat niet alle staten ENI's informatie over toegekende ENI's uitwisselen met de andere staten, heeft in de praktijk een negatieve impact op de onderlinge uitwisseling van informatie en veroorzaakt uiteindelijk problemen voor de afgifte van certificaten overeenkomstig de eisen van het ROSR of van Richtlijn 2006/87/EG, aangezien het mogelijk is dat op basis van hetzelfde ENI twee certificaten worden toegekend. Een efficiënte uitwisseling van gegevens op basis van de scheepsrompdatabank is derhalve een noodzakelijke voorwaarde om te waarborgen dat eenzelfde veiligheidsniveau wordt gewaarborgd door de communautaire certificaten voor binnenschepen en de op grond van artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte verleende certificaten.
De wijziging heeft geen directe consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven. Een indirect gevolg zal zijn dat de gegevens over de schepen niet meer alleen gedecentraliseerd worden opgeslagen bij de bevoegde autoriteiten, en meer in het bijzonder bij de Commissies van Deskundigen die het desbetreffende certificaat hebben afgegeven, maar aanvullend in een Europese scheepsrompdatabank. Ook andere bevoegde autoriteiten hebben krachtens de regelingen van het ROSR, Richtlijn 2006/89/EG en RIS toegang tot deze databank.
Voor de bevoegde autoriteiten kunnen met betrekking tot de invoer van de ENI's en de gegevens voor de identificatie van de schepen in de databank eventueel aanzienlijke consequenties ontstaan. De bedoelde autoriteiten moeten deze gegevens niet alleen in hun eigen databanken opslaan, maar aanvullend ook aan de centrale databank doen toekomen. Tegelijkertijd moeten zij bij het gebruik van de gegevens van de centrale databank de bescherming van deze gegevens waarborgen.

Bron: Staatscourant

Beantwoording Kamervragen over de relingplicht voor binnenvaartschepen

Beantwoording Kamervragen van het lid De Boer (VVD) over de relingplicht voor binnenvaartschepen. 24 oktober 2014.

<u>Vraag 1</u>
Bent u bekend met de regels die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) stelt ten aanzien van de tijdelijke relingplicht voor binnenvaartschepen?

<u>Antwoord 1</u>
Ja.

<u>Vraag 2</u>
Kunt u bevestigen dat de relingplicht voor binnenvaartschepen uitsluitend geldt voor nieuwbouwschepen langer dan 55 meter? Zo nee, kunt u uitleggen voor welke categorie schepen deze regels van toepassing zijn en hoe lang deze regels gelden?

<u>Antwoord 2</u>
Bij brief van 26 mei 2014 heb ik uw kamer geïnformeerd over de voorgenomen inzet van de Nederlandse delegatie in de plenaire vergadering van de CCR van 12 juni 2014. Daarbij ben ik ook ingegaan op de relingplicht. Ik heb toen geprobeerd de regeling kort samen te vatten, waardoor de nuances van de relingplicht niet goed tot uitdrukking kwamen. Ik zal daarom nu uitgebreider op de regeling ingaan.
Voor schepen kleiner dan 55 meter met verblijven uitsluitend op het achterschip geldt de relingplicht alleen voor nieuwbouw. Voor schepen kleiner dan 55 meter met verblijven op het voorschip en voor grotere schepen is een overgangstermijn opgenomen waarbinnen ook bestaande schepen moeten worden aangepast. Deze termijn is gezet op 1 januari 2020. Tot die tijd geldt de relingplicht ook bij deze schepen alleen voor nieuwbouw.
Daarnaast zijn een paar specifieke categorieën schepen benoemd die van de relingplicht zijn uitgezonderd.
Het betreft om te beginnen duwbakken en sleepschepen zonder verblijven. Deze schepen mogen afzien van een reling, indien aan de buitenkanten van de dekken en gangboorden voetlijsten zijn aangebracht.
Een tweede uitzondering geldt tankschepen met een glad dek of een trunkdek. Deze mogen afzien van relingen langs de gangboorden indien de verkeerswegen over de dekken lopen en deze door relingen zijn beschermd.
Op plaatsen die niet door relingen zijn beschermd moeten waarschuwingstekens worden aangebracht.
Overigens staat op grond van deze regeling nog niet vast dat bestaande schepen in de toekomst ook daadwerkelijk zullen moeten worden aangepast. De relingplicht zoals die

nu geldt, is in werking getreden op 1 december 2011.
Zij werd vastgesteld als voorschrift van tijdelijke aard met een werkingsduur tot 30 november 2014. Deze zomer heeft de CCR besloten de werkingsduur van het voorschrift met nog eens drie jaar te verlengen tot 30 november 2017.
Aan de inhoud is hierbij niets veranderd. Dit betekent dat het voorschrift van rechtswege vervalt nog voordat de overgangstermijn voor bestaande schepen afloopt.
Om die reden kon ik met verlenging van de werkingsduur instemmen.
Nederland is, zoals ik eerder heb aangegeven, geen voorstander van een relingplicht, omdat uit onderzoek blijkt dat hetzelfde veiligheidsverhogend effect wordt bereikt met het dragen van een reddingsvest. De andere CCR-lidstaten, met name Duitsland, zijn juist in sterke mate voorstander van relingen. De komende drie jaar zal worden gezocht naar een compromis waarmee iedereen kan leven.
Bij de uitwerking hiervan zet ik erop in dat bestaande schepen ongemoeid worden gelaten.

Vraag 3
Stelt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) dezelfde eisen inzake de relingplicht voor binnenvaartschepen als de CCR? Zo nee, waarom niet? Klopt het dat de ILT de relingplicht tevens oplegt aan nieuwbouwschepen korter dan 55 meter? Zo nee, hoe luiden de eisen die de ILT stelt aan de relingplicht voor binnenvaartschepen?

Antwoord 3
De regelgeving wordt in opdracht van de ILT uitgevoerd door de erkende classificatiebureaus en enkele particuliere keuringsinstanties. Zij zijn belast met het keuren van de schepen en geven het Certificaat van Onderzoek af.
Zij voeren de regels daarbij uit zoals beschreven onder het antwoord op vraag 2. De ILT houdt toezicht op de uitvoering van de regels door de classificatiebureaus en particuliere keuringsinstanties en hanteert daarbij geen regels die afwijken van de regels van de CCR.
Zie ook https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kv-tk-2014Z17254

Bron: Officiele bekendmakingen

De CCR lanceert het Observatorium voor de binnenvaart in Europa: www.inland-navigation.org!

De toegang tot betrouwbare en relevante informatie is onontbeerlijk voor de goede werking en duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in Europa. Om aan deze toenemende behoefte te voldoen, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een nieuw instrument voor de internetgebruikers ontworpen: het Observatorium voor de binnenvaart in Europa, dat toegankelijk is onder www.inland-navigation.org.
Dit webplatform heeft tot doel de internetgebruikers zo efficiënt mogelijk toegang te geven tot de gezochte informatie of de bevoegde instelling op binnenvaartgebied. Het Observatorium voor de binnenvaart in Europa biedt niet alleen algemene informatie over de infrastructuur, bemanningen, opleidingen en marktanalyses, maar behandelt ook gespecialiseerde en technische onderwerpen zoals de beleidsopties voor een duurzame ontwikkeling, innovatie, O&O en het reglementaire kader voor de binnenvaart in Europa. Het Observatorium heeft zowel het grote publiek als de schippers en beleidmakers als doelgroep, met essentiële informatie voor het grote publiek om een beter begrip te krijgen van de perspectieven die door de binnenvaart worden geboden en sectorgerichte informatie en links naar gespecialiseerde websites voor de schippers en de openbare en particuliere beleidmakers.
De website is in eerste instantie alleen in het Engels beschikbaar, maar de uitwerking van een Duitse, Franse en Nederlandse versie wordt overwogen.

Het Observatorium voor de binnenvaart in Europa valt binnen het doel "Informatie" van het actieplan Vision 2018 dat de CCR in december 2013 heeft vastgesteld voor de bevordering van de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in Europa en ligt in het verlengde van de online databank voor LNG-projecten in de binnenvaart.
Deze databank is sinds oktober 2013 een bijzonder gewaardeerd pilotproject dat voortaan ook bij het Observatorium wordt ondergebracht, onder INNOVATION & TECHNOLOGIES> LNG.

Het Observatorium voor de binnenvaart in Europa wordt verder ontwikkeld aan de hand van de behoeften van de stakeholders en de nieuwe informatie die de komende maanden of jaren beschikbaar komt. Eventuele partners die aan dit instrument wensen bij te dragen worden door de CCR uitgenodigd contact met het secretariaat op te nemen om samen de mogelijkheden te onderzoeken. Wij stellen het op prijs uw eventuele op- en aanmerkingen of suggesties voor de ontwikkeling van het Observatorium voor de binnenvaart in Europa per e-mail te ontvangen op het volgende adres: c.hurbourque@ccr-zkr.org.

Bron: CCR

Presentaties over de overgangsbepalingen technische eisen binnenschepen

In oktober 2014 heeft BLN-Koninklijke Schuttevaer een bijeenkomst georganiseerd in het kader van de overgangsbepalingen van de technische eisen voor binnenschepen. Het ging over diverse onderwerpen waarover ideeen bestaan ten aanzien van nut en noodzaak, en de bijbehorende kosten en (on)mogelijkheden aan boord.



De 2 presentaties zijn gepubliceerd op http://www.bln.nl/actueel/2014/10/07/terugblik-bijeenkomst-overgangsbepalingen/.

De eerste presentatie is van BLN-Koninklijke Schuttevaer en Carel Ostendorff en gaat voornamelijk over geluid, de tweede presentatie is van Theo Molkenboer die meer technische eisen behandeld. (JB)

Omgevingswet

Op dit moment wordt gewerkt aan één samenhangende Omgevingswet die de regels op het gebied van de leefomgeving vereenvoudigt en bundelt. Een wet die ruimte maakt voor ontwikkelingen, voor innovatie en duurzaamheid, en de kwaliteit van de leefomgeving verzekert. Een heel grote wetgevingsoperatie, belangrijk voor al degenen die in de praktijk van het omgevingsrecht werkzaam zijn.
Het wetsontwerp Omgevingswet is op 17 juni 2014 naar de Tweede Kamer gestuurd. Het duurt nog een aantal jaar voordat de wet echt in werking treedt. Op de website vindt u antwoorden op vragen die met de nieuwe Omgevingswet te maken hebben.

<u>Waarom moet er een nieuwe Omgevingswet komen?</u>
Het omgevingsrecht is nu versnipperd in tientallen wetten, circa 120 AMvB's en een vergelijkbaar aantal ministeriële regelingen. Veel wetten zijn gemoderniseerd, maar het stelsel is daarmee erg ingewikkeld geworden.
Die complexiteit leidt tot onzekerheid en onduidelijkheid bij de initiatiefnemers over voorgenomen projecten en activiteiten. Daarom moet het omgevingsrecht transparanter, eenvoudiger, sneller en goedkoper worden.
Met één Omgevingswet kunnen meer toestemmingen onder één procedure, bij één loket en onder één aanvraag worden verkregen met minder onderzoekslasten.
Met de Omgevingswet wordt de inzichtelijkheid, voorspelbaarheid en gebruiksgemak vergroot, en is een snellere en betere besluitvorming mogelijk.
Een andere belangrijke reden om tot een nieuwe Omgevingswet te komen is dat met een eenvoudiger en beter omgevingsrecht integraal kan worden gewerkt.
Ook voorziet de wet in meer bestuurlijke afwegingsruimte, zodat alle belangen goed onderling kunnen worden afgewogen. Daardoor kan er - veel meer dan nu - sprake zijn van een samenhangende integrale benadering van de fysieke leefomgeving.

<u>Welke nieuwe begrippen worden geïntroduceerd in de Omgevingswet en hoe worden bestaande begrippen gedefinieerd?</u>
Er wordt een aantal nieuwe begrippen geïntroduceerd in de Omgevingswet, bijvoorbeeld het omgevingsplan, het projectbesluit, enzovoort.

<u>Wat is de reikwijdte van de Omgevingswet?</u>
De Omgevingswet voorziet in een integraal kader voor plaatsgebonden activiteiten van burgers, bedrijven en overheden. Wetgeving die inhoudelijk niet direct samenhangt met de zorg voor de fysieke leefomgeving blijft buiten de Omgevingswet. Het wetsvoorstel bestrijkt dan ook niet de onderlinge verhoudingen van private actoren die actief zijn in de fysieke leefomgeving.
Onderwerpen als veilig verkeersgedrag en dierenwelzijn blijven buiten deze wet. Ook de verhouding tussen de overheid en private actoren die publieke diensten verrichten, is geen onderdeel van het wetsvoorstel.
Er blijven dus verscheidene sectorwetten bestaan voor bijvoorbeeld spoorbedrijven, energiebedrijven, drinkwaterbedrijven en woningcorporaties.

<u>Welke wetten worden in de Omgevingswet geïntegreerd?</u>
Het wetsvoorstel Omgevingswet vervangt de: Belemmeringenwet Privaatrecht, Crisis- en herstelwet, Interimwet stad-en-milieubenadering, Ontgrondingenwet, Planwet verkeer en vervoer, Spoedwet wegverbreding, Tracéwet, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, Wet hygiëne veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden en Wet ruimtelijke ordening.

<u>Welke wetten gaan deels op in de Omgevingswet?</u>
Van een aantal wetten worden alleen die onderdelen overgeheveld naar de Omgevingswet die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. Het wetsvoorstel vervangt substantiële delen van de: Monumentenwet 1988, Waterwet, Wet beheer rijkswaterstaatswerken, Wet milieubeheer en Woningwet. Van de volgende wetten gaan één of enkele bepalingen over naar de Omgevingswet: de Gaswet, Elektriciteitswet 1998, Mijnbouwwet, Spoorwegwet, Spoorwegwet 1875, Wet bereikbaarheid en mobiliteit, Wet lokaal spoor, Wet luchtvaart, Wet natuurbescherming (nu nog: Boswet, Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998).

<u>Welke wetten gaan later op in de Omgevingswet?</u>
Van een aantal wetten is gekozen om deze op een later moment te integreren in de Omgevingswet. Deze keuze is deels ingegeven doordat op dit moment nog inhoudelijke beleidstrajecten lopen, onder meer rondom geluid en bodem. Deels is gekozen voor een hanteerbare reikwijdte voor de stelselherziening. Het huidige wetsvoorstel is gericht op de instrumenten voor gebiedsgericht beheer en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.
Het omgevingsrecht omvat echter meer wetten.
Via latere wetswijzigingen worden naar huidig inzicht de volgende wetten volledig geïntegreerd: de onteigeningswet, Waterwet (resterende delen), Waterstaatswet 1900, Wegenwet, Wet beheer rijkswaterstaatswerken (resterende delen), Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet herverdeling wegenbeheer (meeste artikelen vervallen), Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken, Wet inrichting landelijk gebied, Wet milieubeheer (resterende delen), Wet voorkeursrecht gemeenten, Wrakkenwet.

<u>Hoe worden de wetten samengevoegd?</u>
De Europese regels en richtlijnen vormen de basis voor de samenvoeging. De bestaande wetten worden in een overzichtelijke en robuuste wet gegoten. De hoofdlijnen worden op wetsniveau vastgelegd. Een nadere uitwerking van de wet wordt vastgelegd in waarschijnlijk 4 amvb's.

<u>Wat is de planning van de integratie van de verschillende wetten?</u>
De planning van integratie van andere wetten in de Omgevingswet kent verschillende fasen. Ten eerste zijn er wetten die nu in parallel voorbereiding zijn. Het voordeel is dat hierdoor het proces van de Omgevingswet niet wordt verzwaard met een specifiek beleidstraject, en dat de inwerkingtreding van de Omgevingswet hiervan niet afhankelijk wordt gemaakt. Als alles goed gaat, zullen deze wijzigingswetten tegelijk met de Omgevingswet in werking treden. Dat betekent dat ze voor de gebruiker als één wet

beschikbaar komen in 2018. Het gaat dan om de Wet bodembescherming, de Wet geluidhinder, de Wet natuurbescherming en een wetvoorstel rondom grondeigendom dat de onteigeningswet, de Wet inrichting landelijk gebieden en de Wet voorkeursrecht gemeenten bundelt.
De andere wetten worden ter hand genomen tijdens de parlementaire behandeling van de Omgevingswet of na de inwerkingtreding van de Omgevingswet.
De planning hiervan is afhankelijk van de vele factoren, zoals de complexiteit van de wetsvoorstellen, de aansluiting op andere trajecten en parlementaire processen.
De volgorde zal nader worden bepaald in overleg met maatschappelijke partijen. Het gaat dan onder meer om de overgebleven delen van de Waterwet, de overgebleven delen van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Wrakkenwet, de nieuwe Wet natuurbescherming, de Wegenwet, de Waterstaatswet 1900, de Wet herziening wegenbeheer en de overgebleven delen van de Wet milieubeheer.

Wat is de planning van het wetsvoorstel Omgevingswet?
Na behandeling in de Tweede en Eerste Kamer volgt publicatie van de wet. De planning hiervoor is 2016.
Maar dan kan de wet nog niet in werking treden.
Een goede invoering staat of valt immers met een doelmatige uitvoeringsregelgeving. Daar wordt nu al hard aan gewerkt. De amvb's zullen volgens planning in concept klaar zijn in het vierde kwartaal van 2015, waarna ze voor voorhang aan de Tweede Kamer worden gezonden.
In 2016 zullen de amvb's aan de Raad van State worden voorgelegd voor advies. Concepten van de ministeriële regelingen volgen in 2017. Verder moet er een Invoeringswet en een Invoeringsbesluit komen.
Ook wordt nu al nagedacht over digitaliseringsaspecten en de implementatie. Naar verwachting zal de Omgevingswet in 2018 in werking kunnen treden.

Worden in de toekomst nog meer wetten in de Omgevingswet ingebouwd?
Het is de bedoeling om de Omgevingswet in de toekomst verder uit te bouwen met andere wetten die ook betrekking hebben op het fysieke domein. Daarbij wordt wel steeds kritisch gekeken of dit integratievoordeel geeft, bijvoorbeeld door het beter behalen van de verbeterdoelen van de stelselherziening of het verminderen van administratieve lasten of bestuurslasten. Waar dat voordeel er niet is, heeft integratie geen prioriteit.
De gekozen reikwijdte van de Omgevingswet blijft hiermee ongewijzigd. De wet is daarbij zo opgezet dat inbouw geen grote gevolgen zal hebben op de structuur.
De procedurele regels worden in beginsel geüniformeerd, inhoudelijke bepalingen en instructieregels voor het decentrale bestuur komen in amvb's. Wél zullen op wetsniveau taakopdrachten aan het bestuur te vinden zijn, zoals een opdracht om bepaalde regels te stellen.

Wat is de huidige planning voor de uitvoeringsregelgeving?
Op dit moment wordt de uitvoeringsregelgeving die onder het wetsvoorstel Omgevingswet valt, ontwikkeld samen met de belangrijkste stakeholders (waaronder andere overheden, maatschappelijke organisaties en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven). In de eerste helft van 2015 worden de eerste conceptversies van de vier AMvB's opgeleverd. Op basis van deze versies zullen projectoverstijgende botsproeven worden gehouden.
Daarna zullen de conceptversies van de AMvB's worden voorgelegd in een internetconsultatie en worden de formele uitvoeringstoetsen uitgevoerd. De AMvB's zullen in 2016 via een voorhangprocedure aan beide Kamers en aan de Raad van State worden voorgelegd.

Stelt de Omgevingswet ook regels voor burgers en bedrijven?
De Omgevingswet voorziet in de instrumenten om activiteiten in de leefomgeving te kunnen uitvoeren en om deze te beheren. Dat geldt zowel voor overheden, bedrijven en burgers. De focus van de wet is om in het samenspel tussen alle betrokken partijen te komen tot een veilige en gezonde leefomgeving.
Sommige instrumenten zijn bedoeld om overheden de mogelijkheid te geven om ontwikkelingen op een goede manier te kunnen sturen. Andere instrumenten zijn gericht op overheden, bedrijven en burgers.
De Omgevingswet beoogt een structurele lastenverlichting voor bedrijven te bereiken doordat er minder visies, plannen en verordeningen met bijbehorende kennisname- en procedurelasten zijn. Ook het samenbrengen van een groot aantal sectorale wetten, bredere beschikbaarheid en betere toegankelijkheid van informatie over de fysieke leefomgeving moet er voor zorgen dat bedrijven sneller weten waar zij aan toe zijn. Daarnaast moet de Omgevinsgwet het voor de initiatiefnemer gemakkelijker maken te weten wat kan en mag. Voor de bulk van de activiteiten volstaan de algemene regels als kader voor het handelen. Het voordeel daarvan is dat de initiatiefnemer zonder tussenkomst van de overheid weet welke randvoorwaarden van toepassing zijn voor zijn activiteiten en wat zijn handelingsvrijheid is. Met algemene regels kunnen tijdrovende en verhoudingsgewijs dure vergunningprocedures worden voorkomen.
Waar wel vergunningen nodig zijn, geldt als uitgangspunt: één loket, één bevoegd gezag.

Hoe is de inspraak van burgers aan de voorzijde van het proces georganiseerd?
De Omgevingswet zet in op het vroegtijdig betrekken van burgers en bedrijven bij de voorbereiding van plannen en besluiten. Toegankelijkheid, betrouwbaarheid en begrijpelijkheid van informatie zijn hierbij van belang.
Met name voor complexe en ingrijpende projecten is een brede verkenning en een vroegtijdige participatie van publiek en belanghebbenden van groot belang.
Om deze reden is de zogenaamde 'sneller en beter'-aanpak opgenomen voor het projectbesluit. Al in de verkenningsfase van het projectbesluit wordt met participatie de strategische besluitvorming voorbereid over de noodzaak van een project. Gemeenten kunnen er voor kiezen de 'Sneller en Beter'-aanpak toe te passen voor omgevingsplannen die projecten van publiek belang mogelijk maken.
Ook bij vergunningen kan de 'Sneller en Beter'-aanpak soms waardevol zijn. Een goed voortraject kan problemen en bezwaren bij de vergunningverlening voorkomen.

Het bevoegd gezag kan hier in overleg met de initiatiefnemer voor kiezen. In lijn met het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten en de ervaringen met Inspraak Nieuwe Stijl, is niet gekozen om dit in alle gevallen wettelijk vast te leggen. Uiteindelijk is een goed proces met de omgeving een kwestie van actief gedrag en een open houding en niet het resultaat van een wettelijke verplichting.

Voor meer informatie zie:
https://veelgesteldevragenomgevingswet.pleio.nl/

Bron: Rijksoverheid

Omgevingswet in het kort

Waar omgevingsrecht eerder altijd vanuit sectoren is ontwikkeld, wordt nu het omgevingsrecht integraal ontworpen. Vijftien wetten gaan geheel of grotendeels op in het eerste wetsvoorstel van de Omgevingswet.
Van nog eens acht wetten zijn de gebiedsgerichte onderdelen bij elkaar gebracht. Zeker tien andere wetten kunnen bij volgende wetswijzigingen integreren in de Omgevingswet.

Achtergronden Omgevingswet
De Omgevingswet biedt straks hét integrale wettelijke kader voor beheer en ontwikkeling in de fysieke leefomgeving. De wet gaat uit van de volgende principes:
· een gelijkwaardig beschermingsniveau van de leefomgeving
· ontwikkelingsgericht en integraal
· betere aansluiting op Europese wet- en regelgeving
· uitgaan van bestaande verantwoordelijkheidsverdeling
Door de regelgeving op het gebied van omgevingsrecht te bundelen en te vereenvoudigen ontstaat er meer samenhang in het beleid. Daarnaast is er meer ruimte voor maatwerk, verbetert de kwaliteit van de besluitvorming, zijn er minder regels, planvormen en procedures, minder onderzoekslasten en toetsingskaders. Daarnaast komt er meer duidelijkheid en gemak voor de gebruiker door digitalisering.
Met één Omgevingswet kunnen meer toestemmingen onder één procedure, bij één loket en onder één aanvraag worden verkregen met minder onderzoekslasten.

Meer informatie zie
http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingswet/voorlopige/
Download de gehele folder op
http://www.binnenlandsbestuur.nl/Uploads/2014/11/Informatieblad-Omgevingswet-in-het-kort.pdf.
Alle (kamer)stukken zijn te vinden op
https://omgevingswet.pleio.nl/pages/view/355200/kamerbrieven.

Bron: Rijkswaterstaat

Betrokkenheid bij nieuwe Erfgoedwet groot

Er komt een nieuwe wet om het Nederlands erfgoed beter te beschermen. De ministerraad heeft op voorstel van minister Bussemaker van Onderwijs, Cultuur en



EENVOUDIG BETER

In 1810 werd in Nederland de Mijnwet van kracht: de eerste wet gericht op de leefomgeving. Sindsdien zijn er talloze wetten en regels op dat gebied bij gekomen. Zo is een ingewikkeld geheel ontstaan, waarin bijna niemand meer de weg kan vinden. Dat moet eenvoudiger en beter. Daarom is er nu het wetsvoorstel voor de Omgevingswet: één wet die alle wetten en regels op het gebied van de leefomgeving vereenvoudigt en bundelt.

Waarom een Omgevingswet?

Verbrokkeld en verdeeld
Ruim 200 jaar na de inwerkingtreding van de Mijnwet tellen we in Nederland zo'n 40 wetten, 120 algemene maatregelen van bestuur (amvb's) en een paar honderd ministeriële regelingen op het gebied van de leefomgeving. Voor ruimtelijke ordening en bodem- en waterbeheer. Voor milieu en monumentenzorg. Voor natuur, geluid, bouwen en infrastructuur. In de loop der jaren werden regels aangepast aan nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen. Met als gevolg dat het huidige omgevingsrecht op onnavolgbare wijze is verbrokkeld en verdeeld over een groot aantal verschillende wetten en regels. Elke wet richt zich op een deelbelang en kent haar eigen systematiek en terminologie. Waardoor de ene wet de andere soms tegenspreekt. En het omgevingsrecht nieuwe ontwikkelingen vertraagt, frustreert of soms zelfs onmogelijk maakt.

Van wirwar aan regels naar alles in één...

Welke wetten gaan er op in de Omgevingswet? De wet komt uiteindelijk in de plaats van:
- **24 wetten:** de Belemmeringenwet Privaatrecht, de Crisis- en herstelwet, de Interimwet stad-en-milieubenadering, de onteigeningswet, de Ontgrondingenwet, de Planwet verkeer en vervoer, de Spoedwet wegverbreding, de Tracéwet, de Waterstaatswet 1900, de Waterwet, de Wegenwet, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Wet bodembescherming, de Wet geluidhinder, de Wet herverdeling wegenbeheer, de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden, de Wet inrichting landelijk gebied, de Wet inzake de luchtverontreiniging, de Wet natuurbescherming, de Wet milieubeheer, de Wet ruimtelijke ordening, de Wet voorkeursrecht gemeenten en de Wrakkenwet.
- **Delen** van de Monumentenwet 1988 en de Woningwet.
- **Bepalingen** uit wetgeving voor energie, mijnbouw, luchtvaart en spoorwegen die een rol spelen bij besluiten over ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.

De maatschappij verandert snel. Nieuwe maatschappelijke opgaven vragen om een antwoord. De transitie naar duurzame energie bijvoorbeeld wordt in de samenleving steeds belangrijker gevonden. Het huidige omgevingsrecht staat vaak in de weg van

Informatiefolder over de nieuwe Omgevingswet

Wetenschap ingestemd met deze Erfgoedwet.
De nieuwe Erfgoedwet regelt de zorgvuldige besluitvorming over het afstoten van cultuurgoederen en collecties door overheden. De wet regelt ook dat de minister van OCW verplicht is cultuurgoederen of collecties van hoge kwaliteit aan de rijkscollectie toe te voegen als de eigenaar niet langer is staat om deze te beheren en ze wil schenken aan de Staat. Voor archeologen betekent de wet dat het vergunningstelsel wordt vervangen door wettelijk geregelde certificering en meer zelfregulering.
Ook worden scheepswrakken beter beschermd.

Momenteel is de bescherming van ons erfgoed geregeld in verschillende specifieke regelingen en wetten.
Met deze nieuwe wet zijn deze samengevoegd.

Reacties uit internetconsultatie
Op de openbare internetconsultatie zijn deze zomer meer dan 100 reacties gekomen van erfgoedeigenaren, brancheverenigingen, kunstenaars, archeologen en onderzoekers. Daarop is het wetsvoorstel aangepast.
Zo hoeven universiteiten niet te voldoen aan de certificeringsplicht in de archeologie. En musea kunnen cultuurgoederen ook digitaal of interactief tentoonstellen.
De ministerraad heeft ermee ingestemd het wetsvoorstel voor advies aan de Raad van State te zenden.

De tekst van het wetsvoorstel en van het advies van de Raad van State worden openbaar bij indiening bij de Tweede Kamer.

Bron: Rijksoverheid

Gemeenten en Rijk samen verantwoordelijk voor maritiem erfgoed

Op 9 oktober 2014 presenteerde de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Almere een nieuwe reeks kennisproducten over maritiem erfgoed.
Tijdens de informatiedag Erfgoed binnen Boord, georganiseerd in samenwerking met de gemeente Almere, spraken archeologen en bestuurders, adviseurs en medewerkers van gemeenten met elkaar over hoe ze samen de zorg voor dit erfgoed kunnen verbeteren.
Burgemeester Annemarie Jorritsma opende deze dag en kreeg de eerste digitale en gedrukte kennisproducten overhandigd door Martijn Manders, hoofd van het Maritiem Programma van de Rijksdienst.

<u>Nederland maritieme natie</u>
Nederland is onlosmakelijk verbonden met het water, en de relatie van de mens met dat water vertelt een uniek verhaal over ons verleden als maritieme natie.

De archeologische resten hiervan, zoals scheepswrakken, maar ook havens, beschoeiingen, werven en hellingen, verdronken dorpen en prehistorische landschappen zijn op vele, soms onbekende plekken terug te vinden. Voor gemeenten is het niet altijd eenvoudig om de bescherming van deze resten te regelen in hun bestemmingsplan.

In de archeologiewetgeving is geregeld dat gemeenten, provincies en waterbeherende instanties samen verantwoordelijk zijn voor de zorg voor archeologisch erfgoed. Uit de evaluatie van deze wetgeving en verder onderzoek van de Rijksdienst in 2011 bleek dat er onvoldoende kennis en informatie beschikbaar is om rekening te kunnen houden met de belangen van maritiem erfgoed. Reden voor de minister om de Rijksdienst opdracht te geven om vanuit het Maritiem Programma, in samenwerking met anderen, te werken aan onderzoek, beheer en het uitdragen van kennis over maritiem erfgoed.
De producten die vandaag worden gepresenteerd zijn daar een resultaat van, en bevatten handreikingen voor beheer, uitleg van wet- en regelgeving, publicaties van voorbeeldprojecten, maar ook (digitale) kaartensets.
Zo is er een brochure voor gemeenten met informatie over hoe waterbodems kunnen worden verankerd in het bestemmingsplan.
Een overzicht van de nieuwe publicaties is te vinden op archeologieinnederland.nl. De publicaties zijn ook te raadplegen in de e-Bibliotheek van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

<u>Behouden voor de toekomst</u>
Martijn Manders: *'De zorg voor het maritiem erfgoed is een gedeelde zorg. Nationale, regionale en lokale overheden zijn hier samen verantwoordelijk voor. Als samenleving willen we erfgoed onderzoeken, behouden en doorgeven aan toekomstige generaties. Het is daarom niet meer dan logisch dat we elkaar helpen bij het beheer van zo'n belangrijk deel van onze gezamenlijke geschiedenis.'*

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed



Martijn Manders en daarachter Annemarie Jorritsma

Beschermen archeologische vindplaatsen onderwater

Deze folder geeft informatie over mogelijke maatregelen om archeologische resten onder water te behouden.
Deze maatregelen kunnen zowel fysiek of beleidsmatig van aard zijn. Met fysieke maatregelen worden alle daadwerkelijke ingrepen in het landschap bedoeld die de archeologische vindplaats beschermen tegen de bedreigingen vanuit de omgeving. Een voorbeeld hiervan is het afdekken van scheepswrakken.
Denk bij beleidsmaatregelen aan een aanwijzing als monument, afspraken met de terreinbeheerder over het gebruik van de locatie, het invoeren van een vaarverbod of ankerverbod en de bijbehorende handhaving.

<u>In situ</u>
Archeologische resten blijven over het algemeen het beste geconserveerd op de plek en in de omstandigheden waar ze ooit terecht kwamen (in situ). Soms worden de resten, zoals bijvoorbeeld een kwetsbaar materiaal als hout, toch bedreigd door natuurlijke omstandigheden.
Om de archeologische vindplaats dan toch in situ in stand te kunnen houden, kunnen maatregelen nodig zijn.
Deze maatregelen moeten voorkomen dat de archeologische waarde van de vindplaats verloren gaat.

<u>Voor wie</u>
Dit brochure is bedoeld voor eigenaren, beheerders en beleidmakers die te maken hebben met onderwaterarcheologie.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed





Erfgoed, waterbodems en het bestemmingsplan

Deze brochure laat zien hoe het erfgoed in de waterbodem in een bestemmingsplan of beheersverordening kan worden vastgelegd.
Deze brochure geeft antwoord op vragen over onderwaterarcheologie in relatie tot het gemeentelijk beleid en zet de relevante regelgeving op een rij. Denk hierbij aan de Monumentenwet, de WABO, de Wro / Bro / Barro, de Waterwet, de Ontgrondingenwet en de Wet Milieubeheer. Ook laat de brochure voorbeelden van projecten en vondsten in waterbodems zien.

<u>Buiten beeld</u>
Volgens de Monumentenwet en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is een gemeente verplicht om in een bestemmingsplan rekening te houden met de in de bodem aanwezige en de te verwachten archeologische waarden. Dit geldt ook voor archeologische resten in alle wateren in het gemeentelijk grondgebied. Bij het vormgeven van het gemeentelijk archeologiebeleid en het verankeren van dit beleid in bestemmingsplannen, blijft de waterbodem nog vaak buiten beeld. Daardoor wordt bij ontwikkelingen niet altijd rekening gehouden met het erfgoed onder water of in voormalige waterbodems. Zo verdwijnen ongezien sporen uit ons maritieme verleden.

<u>Voor wie</u>
Deze brochure is voor beleidsmakers bij gemeenten die te maken hebben met archeologie in waterbodems.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Maritiem erfgoed behouden voor de toekomst

Deze brochure geeft informatie voor amateurarcheologen, sportduikers of vissers die in aanraking komen met erfgoed onder water.



Vindplaatsen onder water zijn kwetsbaar en kleine veranderingen kunnen tot grote verstoringen leiden.
Door een waarneming te melden, kunnen archeologen de vindplaats onderzoeken. Dit draagt bij aan eventueel verder onderzoek, maar helpt ook om het verhaal van een plek in samenhang met zijn omgeving te kunnen vertellen.
Alle meldingen worden samengebracht in een Geografisch Informatie Systeem (GIS). Het toevoegen van nieuwe vondstmeldingen zorgt ervoor dat we steeds meer te weten komen en daardoor keuzes kunnen maken over het behoud van een vindplaats.

Kwetsbaar erfgoed
Een belangrijk deel van ons archeologisch erfgoed in Nederland ligt onder water. Denk aan verdronken landschappen, bewoningsresten van prehistorie tot middeleeuwen, scheepswrakken en andere archeologische resten. Het erfgoed is vaak goed bewaard gebleven, maar tegelijkertijd ook kwetsbaar. De bedreigingen worden gevormd door veranderende natuurlijke omstandigheden, maar ook door menselijk handelen.

Voor wie
Deze handleiding is bedoeld voor amateurarcheologen, sportduikers, vissers of andere niet-archeologen die te maken kunnen krijgen met archeologische vondsten onder water.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Nieuwste e-Magazine gaat in op maritieme archeologie binnen ruimtelijke ordening

Het nieuwste e-Magazine van het Maritiem Programma van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed gaat in op maritieme archeologie in de ruimtelijke ordening. Aanleiding voor dit thema was de informatiedag 'Erfgoed binnen boord' op 9 oktober afgelopen jaar in Almere. Hierover leest u meer op de pagina 'Erfgoed binnen Boord' op de website.
In het alweer 4e (volledig vernieuwde!) e-Magazine leest u daarnaast artikelen over binnenlandse en buitenlandse projecten, zoals de tentoonstelling in Cuba en de UNESCO Foundation Course in de Cariben die afgelopen maand plaatsvond.

Over het e-magazine
Het e-Magazine van het Maritiem Programma brengt het maritieme aspect van archeologie onder de aandacht en deelt de bevindingen en ervaringen van het Maritiem Programma. Het magazine wordt drie keer per jaar gepubliceerd.



Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

De gelaagde geschiedenis van de Westelijke Waddenzee

Dit rapport bevat een toelichting op de kaartenset die is samengesteld voor de Westelijke Waddenzee.
In 2012 is de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed gestart met de ontwikkeling van kaartensets voor een aantal pilot-gebieden in Nederland. Voor deze gebieden zijn specifiek voor waterbodems historisch geomorfologische kaartensets ontwikkeld. Een van die pilots is uitgevoerd voor de Westelijke Waddenzee. In dit rapport wordt toegelicht waarom voor dit gebied is gekozen, hoe de dataset tot stand is gekomen en welke keuzes daarbinnen zijn gemaakt.

Zichtbaarheid onderwaterarcheologie
Een belangrijk deel van het archeologisch erfgoed in Nederland ligt onder water. Denk aan verdronken landschappen, bewoningsresten van prehistorie tot middeleeuwen, scheepswrakken en andere archeologische resten. Uit de evaluatie van de archeologiewetgeving is echter gebleken dat waterbodems achterblijven als het gaat om de zorg voor ons archeologisch erfgoed. Daarom is het van belang om de kennis over onderwaterarcheologie te delen met onderzoekers en beleidsmakers. Deze kaartenset levert hier een bijdrage aan.

Voor wie
Dit rapport is bedoeld voor (maritieme) archeologen, erfgoedprofessionals en beleidmakers die zich bezig houden met ons erfgoed onder water.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Handreiking buitendijks erfgoed noordelijk kustgebied

Hoe kun je omgaan met het buitendijks erfgoed van het Noord-Nederlandse kustgebied? Wat is er buitendijks te verwachten en waar let je op? In samenwerking met gemeenten, steunpunten, provincies en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is er een handreiking opgesteld.

Dit is de eerste keer dat op deze manier aandacht besteed wordt aan erfgoed buitendijks. Buitendijks erfgoed zijn zowel zichtbare objecten zoals vuurtorens, lichtbakens en peilschaalhuisjes, als onder water verdwenen resten van bewoning, dijken, schepen en vliegtuigen. Tot nu toe realiseerde men zich nauwelijks dat er aan de waterkant en onder water ook cultureel erfgoed aanwezig is.
Deze handreiking biedt informatie over de ontstaansgeschiedenis van het Noord-Nederlandse kustgebied en het type erfgoed dat langs de kust, buitendijks in en onder water te verwachten valt.
Ook de noodzaak om dit kustgerelateerde erfgoed te inventariseren en te waarderen wordt besproken.
Gemeenten vinden er bovendien concrete handvatten voor het opstellen van een eigen, stimulerend beleid.

<u>Voor gemeenten</u>
In oktober 2013 zijn bovengenoemde instanties het project Buitendijks Erfgoed Noord-Nederland van gestart.
Het project richt zich op de gemeenten in Groningen en Friesland die zijn gelegen aan de Waddenzee, het IJsselmeer, het Lauwersmeer en de Eems-Dollard.
Deze gemeenten hebben de wettelijke taak om in hun bestemmingsplannen ook rekening te houden met cultureel erfgoed in het gebied buitendijks.

De handreiking is bedoeld om de gemeenten bewust te maken dat er buitendijks erfgoed in het noordelijk kustgebied aanwezig is. Eerder is al een brochure verschenen die gemeenten ondersteunt om hun gemeentelijk erfgoedbeleid in ruimtelijke plannen vast te leggen. Met deze handreiking willen de samenwerkende partijen stimuleren dat ook dit erfgoed bewaard blijft voor toekomstige generaties.

Te downloaden via
http://www.cultureelerfgoed.nl/nieuws/handreiking-buitendijks-erfgoed-noordelijk-kustgebied. Download daar ook het achtergronddocument bewoningsgeschiedenis noordelijk kustgebied.

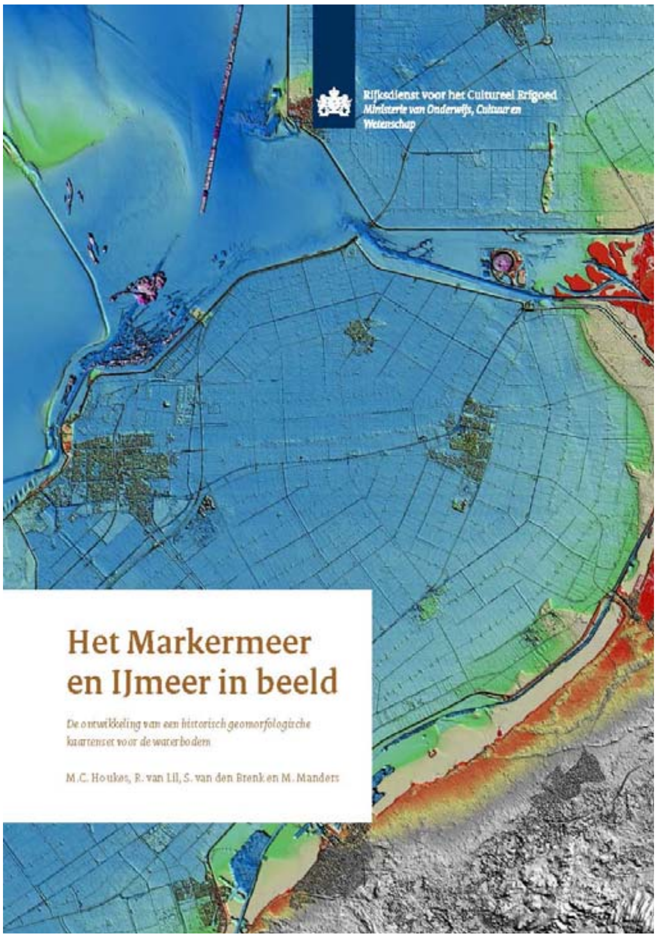


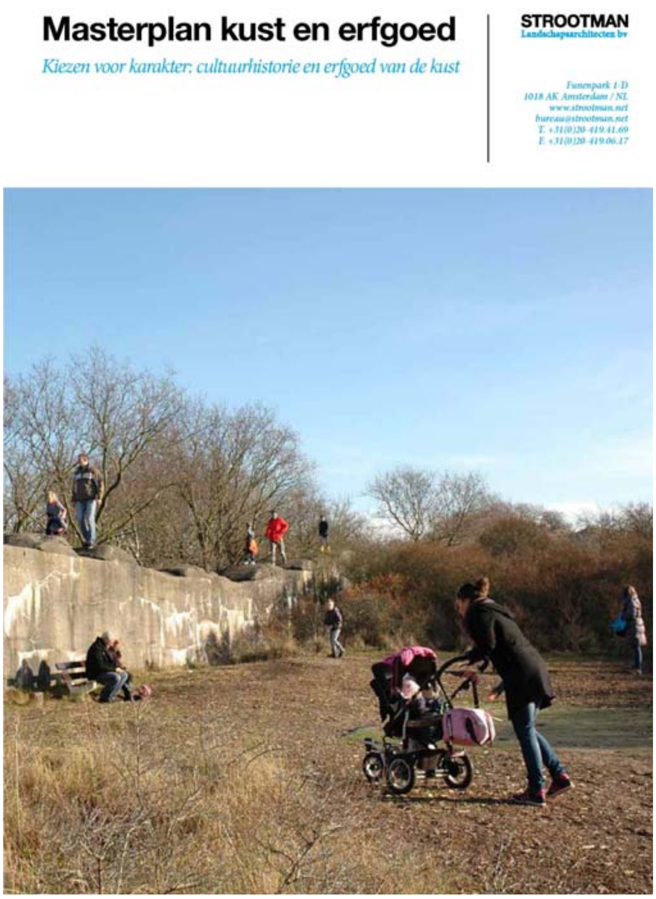
Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Het Markermeer en IJmeer in beeld

Dit rapport bevat een toelichting op de kaartenset die is samengesteld voor het gebied Markermeer - IJmeer.
In 2012 is de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed gestart met de ontwikkeling van kaartensets voor een aantal pilot-gebieden in Nederland. Voor deze gebieden zijn specifiek voor waterbodems historisch geomorfologische kaartensets ontwikkeld. Een van die pilots is uitgevoerd voor het gebied Markermeer - IJmeer. In dit rapport wordt toegelicht waarom voor dit gebied is gekozen, hoe de dataset tot stand is gekomen en welke keuzes daarbinnen zijn gemaakt.

<u>Zichtbaarheid onderwaterarcheologie</u>
Een belangrijk deel van het archeologisch erfgoed in Nederland ligt onder water. Denk aan verdronken landschappen, bewoningsresten van prehistorie tot middeleeuwen, scheepswrakken en andere archeologische resten. Uit de evaluatie van de archeologiewetgeving is echter gebleken dat waterbodems achterblijven als het gaat





om de zorg voor ons archeologisch erfgoed. Daarom is het van belang om de kennis over onderwaterarcheologie te delen met onderzoekers en beleidsmakers.
Deze kaartenset levert hier een bijdrage aan.

Voor wie
Dit rapport is bedoeld voor (maritieme) archeologen, erfgoedprofessionals en beleidmakers die zich bezig houden met ons erfgoed onder water.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Deltacommissaris neemt Masterplan kust en erfgoed in ontvangst

Het Masterplan kust en erfgoed, een overzicht van de diversiteit aan cultuurhistorisch erfgoed aan de kust, is aangeboden aan deltacommissaris Wim Kuijken.
Dat gebeurde tijdens het symposium Erfgoed en Water in Kampen. Het plan geeft concrete handvatten om cultuurhistorie te integreren in plannen om de kust in de toekomst veilig, aantrekkelijk en economisch sterk te maken.

Doel is om het bijzondere karakter van de kust vanaf het begin mee te nemen in de planontwikkeling, opdat het erfgoed hier op natuurlijke wijze deel van uit gaat maken. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de provincies Groningen, Friesland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland zetten met het masterplan de eerste stap naar een langetermijnvisie voor een integrale ontwikkeling van de kustzone.

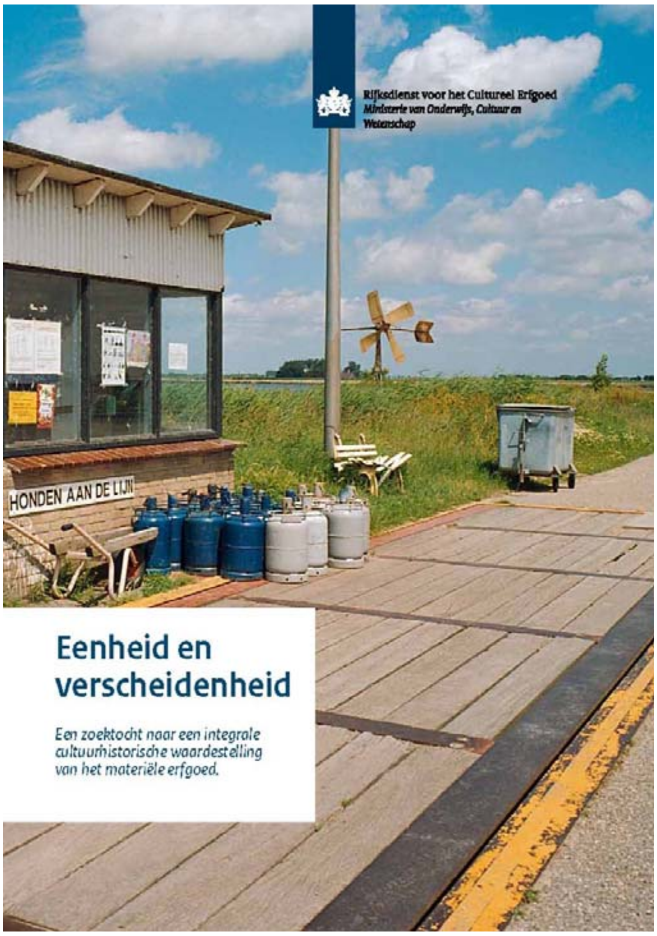
In het Deltaprogramma en het Nationaal Waterplan heeft veiligheid de hoogste prioriteit. Maar het Rijk hecht tegelijkertijd belang aan het verbinden van verleden, heden en toekomst bij de uitvoering van het Deltaprogramma.
Het masterplan verschijnt op het juiste moment.
Het Landelijk Overleg Kust gaat de uitvoering van het deelprogramma Kust oppakken. Aan dit deelprogramma werken kustprovincies samen met gemeentes en waterschappen.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Een zoektocht naar een integrale cultuurhistorische waardestelling van het materiële erfgoed

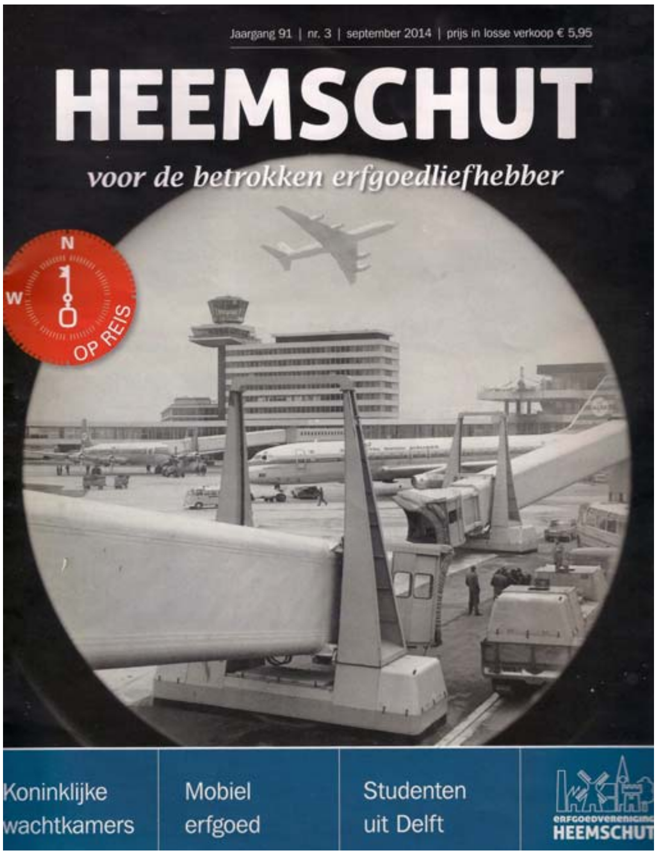
De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed studeert op mogelijkheden om de verschillende waarderingssystematieken voor diverse soorten erfgoed meer op één lijn te krijgen. Daartoe zijn expertwerkgroepen aan het werk gezet. De voorlopige conclusie is dat de nu ontwikkelde systemen grotendeels op elkaar lijken, maar allemaal ook een beetje van elkaar verschillen.
Ook de nieuw toegevoegde aspecten als bijvoorbeeld belevingswaarde hebben wel draagvlak, maar zijn nog niet goed gedefinieerd. Daarom studeert de Rijksdienst nu verder op mogelijkheden om te komen tot een meer integraal waarderingssysteem voor alle soorten erfgoed.

Gratis te downloaden via
http://www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/publications/eenheid-en-verscheidenheid-brochure.pdf (MvL)



Heemschut thema-nummer over mobiel erfgoed

Het Tijdschrift Heemschut van de Erfgoedvereniging Heemschut besteedt het septembernummer van 2014 bijna geheel aan mobiel erfgoed. "Op 13 en 14 september gaan we op reis! Want op reis is het thema van Open



Monumentendag 2014. Niet alleen gebouwen die met reizen te maken hebben, maar ook mobiel erfgoed, staan dat weekend bijzonder in de aandacht. Ze horen bij elkaar. Zonder historische schepen geen havens, zonder spoor geen treinen. (...) Gelukkig kunnen we mobiel erfgoed nog tegenkomen op de weg, in het water of in de lucht. Maar ... voor hoelang nog? Wetten en regels worden steeds strenger en zonder uitzonderingsposities dreigt veel waardevols voor ons land verloren te gaan. Daarom pleit Heemschut voor bescherming van de meest waardevolle voorbeelden via de Erfgoedwet. Opdat wij kunnen blijven genieten van ons unieke mobiele erfgoed. In dit themanummer leest u meer over het onderwerp."
Te bestellen via http://www.heemschut.nl/nl/tijdschrift.html
(MvL)

Inspraak tot 1 februari 2015 mogelijk op Nationale Strategie Digitaal Erfgoed

Geachte heer/ mevrouw,
Hierbij wil ik u uitnodigen om deel te nemen aan de review van de Nationale Strategie Digitaal Erfgoed. Deze strategie is opgesteld door het Netwerk Digitaal Erfgoed.

Over Netwerk Digitaal Erfgoed
Het Netwerk Digitaal Erfgoed is een samenwerking tussen de Koninklijke Bibliotheek, het instituut voor Beeld en Geluid, de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, het Nationaal Archief en de stichting Digitaal Erfgoed Nederland met als doel om ons digitaal erfgoed zichtbaar, bruikbaar en houdbaar te maken.

Over de Nationale Strategie Digitaal Erfgoed
'Schudden voor Gebruik: een nationale strategie voor voorzieningen voor digitaal erfgoed' is een product van het Netwerk Digitaal Erfgoed. De strategie verwoordt een gezamenlijke lijn voor alle erfgoedsectoren, waarlangs zij samen werken aan een open en doelmatige infrastructuur voor digitaal erfgoed. Het bevat de gezamenlijke visie van de landelijke knooppunten en het ministerie van OCW en wil herkenbaar zijn voor alle erfgoedinstellingen en hen uitnodigen de infrastructuur actief mee te ontwikkelen en te gebruiken.

Over de review
Deze review is bedoeld om reacties te verzamelen van professionals uit het erfgoed veld. Voelt u zich vrij om deze review binnen u netwerk onder de aandacht te brengen.
U vindt bijgevoegd:
· de reviewversie van de Nationale Strategie Digitaal Erfgoed
· het reviewformulier met instructie
Om deze bijlagen te raadplegen klikt u op de icoontjes onderaan deze pagina en vervolgens op 'Downloaden'.
U heeft tot 1 februari 2015 de tijd om uw reactie te geven op het stuk. Gelieve hierbij gebruik te maken van het reviewformulier.
In februari zullen de resultaten van de review door ons verwerkt worden. De Nationale Strategie wordt gepresenteerd op 9 maart tijdens de week van het Digitaal Erfgoed.

Het ingevulde reviewformulier kunt u sturen naar: p.vankoetsveld@minocw.nl
Zie https://nde.pleio.nl/pages/view/29195772/openbare-review-nationale-strategie-digitaal-erfgoed

Bron: Rijksoverheid

Nieuwe criteria voor het Nationaal Register Varende Monumenten

Het Nationaal Register Varende Monumenten (NRVM) heeft criteria opgesteld voor de opname in het register.
In begin december 2014 heeft het Algemeen Bestuur van de FONV en het bestuur van de LVBHB de nieuwe criteria goedgekeurd. De schouwcommissie van de LVBHB toetst de schepen die geschouwd moeten worden volgens deze criteria.

Voor de inschrijving in het NRVM zijn er 3 groepen criteria (klik op de naam van de groep om de criteria te downloaden):
1. Toelatingscriteria: daarin is omschreven welke historische schepen in het register kunnen worden opgenomen.
2. Algemene criteria: voor schepen die behalve registratie in het NRVM in aanmerking willen komen voor de "varend monument" status
deze criteria zijn voor alle behoudsorganisaties hetzelfde
3. Specifieke criteria voor historische bedrijfsvaartuigen: aanvullende criteria voor deze schepen voor de "varend monument" status.

Als u meer wilt weten gaat uit naar de website van de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV), de koepel van alle behoudsorganisaties. Of u gaat rechtstreeks naar de website van het NRVM.

Bron: LVBHB

De Bosatlas van het cultureel erfgoed: een ontdekkingsreis langs het erfgoed

In oktober 2014 is De Bosatlas van het cultureel erfgoed gepresenteerd. Aan het boek is intensief meegewerkt door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.
Het is een indrukwekkend overzichtswerk waarin niet alleen monumenten, maar ook landschappen, feesten en gebruiken de revue passeren. Van kastelen, musea en kerken tot voetbalclubs, popmuziek en straatnamen.
Alles wat herinnert aan een ver of meer recent verleden wordt in deze atlas in kaart gebracht. De vele honderden onderwerpen zijn weergegeven in informatieve kaarten, verrassende infographics en prachtige foto's.
De Atlas belicht niet alleen bekende monumenten, maar ook tal van kleinere, verborgen schatten.
Zelfs ogenschijnlijk onbeduidende objecten als eendenkooien, brandspuithuisjes en elektriciteitsmasten vertellen hun verhaal. Of wat te denken van kaarten over straatnamen, straatmeubilair, vooroorlogse productmerken, warenhuizen, schildersateliers en schrijversmonumenten.
Verrassend is ook het hoofdstuk over Nederlands erfgoed in het buitenland.

Directeur Cees van 't Veen over de bijdrage van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed aan de atlas: *"Het zichtbaar en tastbaar maken van onze cultuurhistorie draagt bij aan draagvlakverbreding voor behoud en herstel ervan en bevordert cultuurhistorisch toerisme en recreatie, die economisch steeds belangrijker worden. Daarmee is een algemeen maatschappelijk belang gediend, de ultieme doelstelling van de Rijksdienst."*



Een klein stukje uit de Bosatlas van het Cultureel Erfgoed

De Bosatlas van het cultureel erfgoed is uitgegeven door Noordhoff Uitgevers. Het boek is vanaf 16 oktober verkrijgbaar in de boekhandel. Tot en met 31 december 2014 geldt de introductieprijs € 99,95, daarna is de reguliere prijs € 119,95.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Nieuw boek Westlanders blijven varen

Onze vereniging publiceert een bijzonder boek, samengesteld door de werkgroep Kleine Zeilvaart, over zeventig gerestaureerde Westlandse schepen.
Elk schip heeft zijn eigen verhaal, zo goed mogelijk achterhaald door de huidige eigenaren.





Ook vertellen oude schippers die vroeger met de schepen gewerkt hebben hun verhalen. Over het zware werk van laden en lossen; en over handigheid en stuurmanskunst.
In ruim 200 pagina's geeft het boek Westlanders blijven varen een prachtig beeld van westlanders, kagenaars of Westlandse scherpstevens.

Uniek zijn ook de gegevens van ruim 750 westlanders die tussen 1899 en 1986 gemeten zijn door de Scheepsmetingsdienst.

Ton Persoon heeft de fraaie vormgeving verzorgd met vele prachtige foto's van Marco Zwinkels.
Peter Jansen, Klaas Persoon, André Kortekaas en Ed van der Scheer hebben een prachtig resultaat bereikt!
Het boek Westlanders blijven varen is vanaf half november voor 22,50 euro in plaatselijke boekhandels te koop. Voor leden van de LVBHB kost het boek 20 euro en is in de verenigingsstand te verkrijgen. Een derde mogelijkheid is het boek te bestellen via kleinzeil@lvbhb.nl, dan komen er nog verzendkosten bij.

Bron: LVBHB

Stichting Maritiem-Historische Databank (Marhisdata)

Voor geïnteresseerden in de geschiedenis van de zeescheepvaart in Nederland is er nu een mogelijkheid informatie te vinden over alle zeeschepen die sinds 1813, het ontstaan van het huidige Koninkrijk der Nederlanden, hebben gevaren onder Nederlandse vlag, inclusief de schepen met thuishaven in de (voormalige) overzeese gebiedsdelen. Naast algemene informatie over het ontstaan en doelstelling van onze stichting wordt u via het keuzemenu geleid naar de zoekfuncties die antwoord moeten geven op uw vragen.

Veel gegevens van de naar schatting uiteindelijk 12.500 tot 15.000 verschillende schepen zijn nog niet in de database opgeslagen. Als gevolg van onze research, zoals bij voorbeeld naar tot dusverre onbekende (zeil-)schepen, door het in de vaart komen van nieuwe schepen of door mutaties, vinden echter wekelijks aanvullingen en wijzigingen plaats. In het keuzemenu Publicaties (sub-menu Nieuws) wordt informatie gegeven over de stand van zaken met betrekking tot de voortgang. Het is helaas mogelijk dat de specifieke informatie die u zoekt nog niet in de database aanwezig is. In dat geval kunt u via het keuzemenu Contact uw vraag aan ons voorleggen.

Het Marhisdata-team bestaat inmiddels uit 35 medewerkers die vooral bezig zijn met het plegen van onderzoek en het invoeren en controleren van gegevens in de database.

Duidelijk is dat nog zeer veel jaren inzet van deze vrijwilligers nodig zal zijn om de unieke gegevens-verzameling over de Nederlandse koopvaardij te kunnen completeren. Uitbreiding van ons team is dan ook gewenst en indien u interesse heeft om deel te nemen aan onderzoek, data-entry of het lezen van oude kranten (digitaal of in een van de verschillende over het land verspreide archieven), kunt u contact opnemen met het secretariaat.

Marhisdata houdt zich aanbevolen voor (digitale) foto's en afbeeldingen, gemaakt van schilderijen van zeil- en stoomschepen uit de 19e eeuw, voor toekomstige opname in de database bij de gegevens van het betreffende schip.

Meer informatie zie www.marhisdata.nl

Bron: Internet

Twee monumentale scheepswrakken in Almere beter beschermd

In opdracht van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een scheepswrak beschermd door het in te kuilen.
Het wrak van De Branding ligt langs de Paradijsvogelweg in Almere Hout en is één van de 11 scheepswrakken in Almere die wettelijk beschermd rijksmonument zijn.
Aansluitend wordt in de middag een tweede scheepswrak in Almere Buiten beschermd. In Almere zijn tot nu toe 27 scheepswrakken en scheepsresten gevonden uit de Zuiderzeetijd.

In Almere Hout gaat het om een 16e-eeuws, zwaargebouwd waterschip van ten minste 19 meter lang en 5,75 meter breed dat rond 1560 is gezonken. Het waterschip heeft een bun, waar door gaatjes in de huidgang van het schip vers water binnen stroomt zodat vis levend bewaard kan worden. Het is het oudst bekende waterschip van dit model in Nederland.

Bij het inkuilen wordt over het scheepswrak een beschermende laag kunststoffolie aangebracht.
Dat voorkomt dat het hout en eventuele vondsten verder uitdrogen en dus verloren gaan. Het is de bedoeling dat het wrak in zijn geheel bewaard blijft voor toekomstig



wetenschappelijk onderzoek. Tijdens de werkzaamheden zullen de scheepsresten zelf niet zichtbaar zijn.

Tweede scheepswrak
Aansluitend wordt een tweede scheepswrak in Almere Buiten beschermd, langs de Groene Kadeweg. Het gaat om de Vliegende Hollander die in 2012 en 2013 is onderzocht, en dat eveneens bewaard blijft in de bodem. Ook dit is een 16e-eeuws, overnaads gebouwd schip, dat via dendrochronologisch onderzoek is gedateerd op 1545.
Bij dit schip wordt ook een scheepswrakkenpaal neergezet ter markering van het scheepswrak.
Bureau Archeologie en Monumentenzorg van de gemeente Almere streeft ernaar om zo veel mogelijk plekken met historische betekenis in Almere zichtbaar, herkenbaar en beleefbaar te maken voor een breed publiek.

Topsites
De Rijksdienst initieert de bescherming van het wrak van De Branding vanuit het project Topsites.
Dit project onderzoekt welke processen, zoals alledaags grondgebruik en de tand des tijds, ondergrondse (rijks)monumenten bedreigen en wat we daaraan kunnen doen.

Archeologie in Almere
Meer informatie over de archeologie van Almere is te vinden via www.almere.nl/archeologie of via www.facebook.com/stadsarcheoloog.vanalmere.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

App reismelden binnenkort beschikbaar

Na presentatie op Telematicadag 2014 komt de app ReisMelden beschikbaar. Zodra de "ketentesten" bij RWS klaar zijn, wordt de app voor elektronische melden in de Apple Store (iOS-versie) en Google Play (Android-versie) gezet. Via een extra BTB-Nieuwsflits laten we je weten wanneer de app gedownload kan worden.
Naar verwachting zal dit begin januari 2015 zijn.
In een ketentest wordt nagegaan of de elektronische melding ongeschonden door alle schakels van de (informatie-) keten heen komt. De app ReisMelden maakt elektronische melden met smart Phone of tablet wel heel erg makkelijk: "melden met je duim".

De vraag naar eenvoudig elektronisch melden via een smart Phone kwam op eerdere Telematicadagen naar voren. Waarom moeilijk doen als het makkelijk kan?
Met die gedachte in het achterhoofd heeft Connekt de app ReisMelden ontwikkeld. Na uitvoerige tests, afgelopen jaar op 20 schepen, wordt ReisMelden gelanceerd.
De app is geschikt voor enkelvoudige schepen die bulklading vervoeren. In dat geval worden weinig gegevens ingevoerd. De vaste gegevens van schip en schipper worden door de app "onthouden". De app produceert geldige E-meldingen, die door Rijkswaterstaat ontvangen worden, net als E-meldingen met BICS. Een kopie van de E-melding gaat automatisch naar het CBS. Gebruikers van de app ReisMelden zijn dan ook vrijgesteld van de verplichte maandelijkse rapportage op papier aan het CBS.

De app werkt straks ook in Duitsland, Zwitserland, Frankrijk en België.
http://www.binnenvaart.org/?p=10840

Bron: Nieuwsbrief Bureau Telematica Binnenvaart

Elektronisch melden nu ook via de app 'Reismelden'

Binnenvaartschippers kunnen vanaf nu reis-en ladingsgegevens melden via de app 'Reismelden'.
Dit nieuws werd vandaag bekend in de laatste 'River of Information'. In deze editie staat verder beschreven hoe het logistieke concept 'Hub-and-Spoke' succesvol wordt toegepast in de binnenvaart en staan de digitale ontwikkelingen en resultaten vanuit het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) centraal.

De krant 'River of Information' wordt onder ruim 7.000 binnenvaartschippers verspreid. 'River of Information' is een uitgave van Bureau Telematica Binnenvaart en Connekt, mogelijk gemaakt vanuit het programma IDVV van Rijkswaterstaat. Eerdere edities zijn verschenen in 2012 en in 2013. De krant is na te lezen op de website binnenvaart.org

App 'Reismelden'
Elektronisch melden voor de binnenvaart kan nu ook via de app 'Reismelden'. Het melden van reis- en ladinggegevens via de app 'Reismelden' heeft voordelen ten opzichte van het melden via marifoon, telefoon of fax.
Het is laagdrempelig en ladinggegevens die via de app zijn gemeld, worden ook direct digitaal ingelezen in het IVS90-systeem. Daarnaast ontvangt de schipper bijvoorbeeld scheepvaartberichten inclusief stremmingen.

De app 'Reismelden' is vanaf nu beschikbaar voor smartphones met Android of iOs besturing.

'Hub-and-spoke'
In het artikel over Hub-and-Spoke vertellen terminal-exploitant BCTN en binnenvaartrederij Danser Group hoe zij elkaar hebben gevonden met Hub-and-Spoke, een nieuwe logistieke aanpak voor de binnenvaart.
Door intensief samen te werken en met behulp van onder andere het programma IDVV is een succesvolle hub-dienst opgezet. De BCTN-terminal in Nijmegen vormt een draaischijf voor het containervervoer tussen de zeehavens Antwerpen en Rotterdam enerzijds en de terminals aan de Boven-Rijn anderzijds. Hogere frequentie, verdubbeling van capaciteit afstemmen van planning vereist een uitwisseling van informatie. Dat kan alleen als marktpartijen elkaar vertrouwen. Zowel BCTN als Danser leggen uit hoe ze dat hebben opgepakt en welke positieve veranderingen dit teweeg brengt.

Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV)
In het programma IDVV werken overheden, vaarwegbeheerders, vervoerders, verladers, havens en terminals samen aan het beter benutten van de vaarwegen. Rijkswaterstaat is initiatiefnemer van dit programma.

Bron: Rijkswaterstaat

Maatregelen Actieplan vaarrecreatie zichtbaar

Het Actieplan vaarrecreatie Waddenzee is het gezamenlijk resultaat van de samenwerking tussen Waddenprovincies, ministerie van Economische Zaken (incl. Waddenunit), Rijkswaterstaat, kust- en eilandgemeenten in het Waddengebied, natuurorganisaties en watersportorganisaties.

De eerste maatregelen van het Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee zijn inmiddels zichtbaar.
Uiteindelijk doel is om de natuur in het Waddengebied te versterken, terwijl er genoeg ruimte is voor (duurzame) vaarrecreatie. Begin mei is Kim Uittenbosch als projectleider aangesteld. Zij is deze zomer gelijk begonnen om de hoofdlijnen uit het akkoord om te zetten in concrete resultaten.

Hieronder een overzicht van de vorderingen:
1) De Erecode is geactualiseerd, met name tekstueel. Dit najaar wordt de 'nieuwe' Erecode verspreid ter voorbereiding op het nieuwe vaarseizoen in 2015.
2) De eerste pilottraining voor 'droogvallers' staat gepland in november. Hierbij komt vooral de fauna van de Waddenzee aan bod; vogels en zeehonden, hun gedrag en gewoonten. Verder zal in deze training stil worden gestaan bij het ontstaan van het Wad en het biologisch systeem.
3) Er zijn drie pilotlocaties (hotspots) gekozen, waar de balans tussen natuur en vaarrecreatie nijpend is, dit zijn: de Razende Bol, Blauwe Balg en Balgzand/Amsteldiep. Voor deze locaties zullen specifieke plannen gemaakt worden over o.a. voorlichting, monitoring en dynamische zonering. In 2014 worden deze plannen uitgewerkt, zodat in 2015 de werkzaamheden kunnen starten.
4) De uitkomsten van het project Kleine Jachthavens worden op 5 november gedeeld tijdens een symposium. Een opvallende uitkomst is dat een innovatie baggermethode kan bijdragen om kleine jachthavens toegankelijk en exploitabel te houden. Volgend jaar moeten de belangrijkste uitkomsten tot uitvoer worden gebracht.
5) Sinds de zomer van 2010 wordt er geëxperimenteerd met dynamische zonering rond vogelbroedgebieden "het Rif" en "Engelsmanplaat". Om de hoogwatervluchtplaatsen zoveel als mogelijk open te laten voor medegebruik, worden er alleen rondom de delen waar zich broedkolonies bevinden bordjes geplaatst in plaats van een gehele plaat af te sluiten. Binnenkort wordt deze werkwijze geëvalueerd, daarbij wordt gekeken of het aantal locaties mogelijk wordt uitgebreid in het nieuwe vaarseizoen.
6) Een nieuw monitoringsconcept voor het gehele Waddengebied zal in 2015 worden uitgevoerd.

Bron: Nieuwsbrief Platform Waterrecreatie

Actualisering besluit verlaagd BTW tarief voor verenigingen

Op maandag 15 september 2014 is een nieuw besluit gepubliceerd waarin staat omschreven onder welke voorwaarden het lage btw-tarief geldt voor het geven van gelegenheid tot sportbeoefening. Er is een aantal wijzigingen ten opzichte van het vorige besluit die ook voor de watersportverenigingen van belang zijn.

Bredere definitie van wat een sportaccommodatie is (Post B 3)
De voorwaarden waaronder het gelegenheid geven tot sportbeoefening dient plaats te vinden, zijn verduidelijkt en versoepeld voor het verrichten van kleine onderhouds-diensten door de huurder. Voor openbare ruimtes blijft gelden dat zij een sportaccommodatie kunnen zijn als ze voor de duur van de sportbeoefening zijn gereserveerd.
Er is geen verduidelijking gekomen op het begrip 'gereserveerd' waardoor het voor sommige evenementen (toertochten, hardloopwedstrijden) onduidelijk blijft wanneer het lage btw-tarief van toepassing is. Wel vervalt naar aanleiding van rechtspraak van de Hoge Raad de eis van een gereserveerde ruimte als de sportbeoefening begint en eindigt op of in een sportaccommodatie.

Ruimere uitleg van wat sportbeoefening is (Post B 3)
De omschrijving van actieve sportbeoefening is gewijzigd. Denksporten zoals schaken en bridge kunnen naar maatschappelijke opvattingen worden aangemerkt als sport. Zumba, streetdance, capoeira en sledehondensport worden aangemerkt als vormen van actieve sportbeoefening die onder de post vallen. De prestatie bestaande in de enkele verhuur van boten valt niet onder de post, ongeacht of de huurder met de boot sportieve activiteiten gaat verrichten.

Strenge uitleg van de terbeschikkingstelling van een sportaccommodatie (Post B3)
In het sportbesluit wordt aangegeven wanneer er sprake is van de terbeschikkingstelling van een sportaccommodatie. Steeds meer gemeenten kijken naar de mogelijkheid om

verenigingen zelf het beheer en onderhoud van de sportaccommodatie te laten doen. Sportstichtingen komen daarbij nadrukkelijker in beeld. Er is in de praktijk soms onduidelijkheid over de regels waaraan een sportstichting moet voldoen. Het besluit geeft hierover geen nieuwe informatie. Wel heeft het ministerie van financiën in een gesprek met NOC*NSF laten weten dat ze met voorbeelden wil verduidelijken wanneer er een misbruik van recht-situatie is.

Naast bovenstaande wijzigingen uit Post B 3, raken onderstaande posten ook de doelstelling van watersportverenigingen:

post b 9 (het vervoer van personen): onder 'vervoer van personen' vallen bijvoorbeeld vistrips. Dat is zowel het geval als sportvissers met een schip naar een vislocatie worden gebracht waar zij - aan boord van dat schip - in de gelegenheid worden gesteld om te vissen als wanneer de sportvissers in een boot door een ander schip worden gesleept naar de vislocatie. Een voorbeeld van een dienst die niet onder de post valt, is onder andere het beoefenen van de zeilsport op individuele basis of door een klein aantal personen, al dan niet onder leiding van een schipper;

post b 11 (het verstrekken van logies binnen het kader van het hotel-, pension- en vakantiebestedingsbedrijf enz.): het verstrekken van logies binnen het kader van het hotel-, pension- en vakantiebestedingsbedrijf aan personen die daar slechts voor een korte periode verblijf houden.
Onder het verstrekken van logies binnen de in de post genoemde accommodaties valt onder andere het gedurende een zeiltocht verstrekken van logies aan boord van een met schipper en bemanningslid gehuurd zeilschip.

Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2014-26112.html?zoekcriteria=%3fzkt%3dUitgebreid%26pst%3dTractatenblad%257CStaatsblad%257CStaatscourant%257CGemeenteblad%257CProvincieblad%257CWaterschapsblad%257CParlementaireDocumenten%26vrt%3dactualisering%2bbesluit%2bverlaagd%2bBTW%2btarief%26zkd%3dInDeGeheleText%26dpr%3dAlle%26spd%3d20141007%26epd%3d20141007%26sdt%3dDatumPublicatie%26ap%3d%26pnr%3d1%26rpp%3d10&resultIndex=6&sorttype=1&sortorder=4
voor de gehele publicatie uit de Staatscourant.
Om zekerheid te krijgen over wat wel en niet mag in bepaalde situaties kunnen verenigingen terecht bij de belastingdienst.

Bron: Watersportverbond

Onderzoek naar sloopboten

Naar schatting zijn er 50.000 tot 100.000 boten in Nederland in het water of op de kant die technisch zijn afgeschreven en nooit meer zullen varen. Het Watersportverbond heeft besloten te participeren in een breed onderzoek naar deze sloopboten.
Het onderzoek wordt in opdracht van de Nederlandse Jachtbouw Industrie en bootsloperij Het Harpje uitgevoerd door Waterrecreatie Advies. Het Ministerie van EZ subsidieert het onderzoek, Watersportverbond en HISWA vereniging zijn medefinancier.
Doelstelling is om inzicht te krijgen in de omvang van het probleem en te komen tot een oplossing. De resultaten van het onderzoek worden begin 2015 verwacht en komen ook ter beschikking aan het verbond en zullen wij met jullie delen.

Reden om handen ineen te slaan
28 Oktober plaatst het FD het artikel 'Toename van het aantal sloopboten noopt de watersportsector tot ingrijpen'. Lees hieronder een samenvatting van het artikel.

In Nederland liggen tienduizenden pleziervaartuigen in jachthavens, sloten en op de wal te vergaan. De komende jaren komen er naar verwachting duizenden sloopboten bij. Reden voor de watersportsector de handen ineen te slaan. 'Dit is echt een maatschappelijk probleem aan het worden.' Duurzaamheid en recycling zijn in bijna elke sector centraal komen te staan. Maar wat moet je doen met een kajuitzeilboot van acht meter die aan het eind van zijn levenscyclus is beland? Door een overschot aan boten in Nederland is verkoop vaak geen optie. De boot naar een van de paar gespecialiseerde botensloperijen brengen en laten ontmantelen kost geld. Het laten ontmantelen van een simpele kajuitzeilboot kan tot €1000 kosten plus nog de kosten voor het vervoer naar de sloper. De rekeningen voor het liggeld in jachthavens of voor de winterstalling blijven ondertussen binnenkomen. Dat loopt al snel op tot honderden euro's per jaar. Daarom besluiten veel eigenaren hun boot af te schrijven en gewoon in de haven te laten liggen.

'Er liggen 25.000 boten in jachthavens in het water en op de wal die technisch afgeschreven zijn en nooit meer zullen varen', zegt Bram van der Pijll, eigenaar van botensloperij Het Harpje in Bovenkarspel. 'Reken je ook kleinere en open bootjes mee, dan heb je het over nog eens 50.000 tot 100.000 boten.'

Van der Pijll is betrokken bij het onderzoek naar de sloopboten, samen met de Hiswa, het Watersportverbond en de Nederlandse Jachtbouw Industrie. Volgend jaar worden de resultaten verwacht. *'Een goede uitkomst van dit onderzoek zou zijn dat er in Nederland zes of zeven inzamelpunten komen waar booteigenaren hun boot kosteloos of tegen een redelijke vergoeding kunnen inleveren, waarna de boten zorgvuldig en deskundig worden gesloopt'*, aldus Van der Pijll. *'Dat is beter dan ze ergens te dumpen of achter te laten.'*
Een van de watersportliefhebbers die zich op deze markt heeft gestort, is Hans van Smoorenburg. Hij zette eerder dit jaar Stichting Jacht Recycling op. *'Het wrakkenprobleem is echt een maatschappelijk probleem aan het worden'*, zo motiveert hij de oprichting. Mocht de eigenaar niet meer te traceren zijn, dan draait de gemeente of de provincie, als waterbeheerder, op voor de kosten. Het groeiend aantal wrakken is een directe weerspiegeling van de malaise waarin de Nederlandse watersportsector zich bevindt. Jachtenbouwers verkopen nog wel grote schepen aan buitenlandse kopers, maar het middensegment van de markt heeft het moeilijk, terwijl op de tweedehandsmarkt voor

pleziervaartuigen het aanbod nog steeds vele malen groter is dan de vraag. Dat belemmert doorstroming in de markt. De malaise wordt naar verwachting alleen maar groter.

Onderzoekers van Rabobank schatten dat ruim de helft van de botenbezitters in Nederland ouder is dan zestig jaar. In de jaren zeventig en tachtig kochten veel babyboomers een boot, die nu aan het eind van de levenscyclus is beland. '*Ze willen er nu van af*', zegt Van Smoorenburg, *'maar er blijkt geen markt meer te zijn. Jongere generaties beleven de watersport nu anders. Bezitten heeft plaatsgemaakt voor beschikken. Het gaat nu vooral om de fun op het moment wanneer jij dat wilt.'*

Sloopfonds kosten

Afgeschreven plezierjachten ontmantelen gebeurt nu nog op heel kleine schaal. Omdat het aantal te slopen boten in de komende jaren zal toenemen, wil de watersportbranche een infrastructuur optuigen om deze schepen verantwoord en tegen minimale kosten te kunnen ontmantelen. Als het aan de sector ligt, komen er in de toekomst een aantal inzamelpunten in Nederland waar eigenaren die van hun schip af willen dat tegen zo laag mogelijke kosten of kosteloos kunnen doen. 'De 'bootjessloper' neemt het object daarna ter ontmanteling over en zorgt vervolgens voor de wederverkoop van nog verkoopbare componenten en de regulering van de resterende afvalstromen.

Bron: Watersportverbond

Ongevallen bij trainingen, wedstrijden of evenementen

De sportbranche bruist van activiteiten: trainingen, wedstrijden en grotere evenementen. Dan kan er wel eens wat gebeuren met een sporter, een medewerker of iemand uit het publiek. Een blessure van een sporter bijvoorbeeld, een vrijwilliger die zijn hand open haalt aan een gebroken glas of een toeschouwer die uitglijdt op een gladde vloer. Een ongeval kan voor de betrokkenen tot vervelende gevolgen leiden. Van klein ongemak tot ernstige psychische of lichamelijke klachten. Ook voor bestuurders van sportverenigingen kan een ongeval een vervelende nasleep hebben, bijvoorbeeld door ziekteverzuim of aansprakelijkstelling voor de schade.

Een ongeval is helaas niet altijd te voorkomen. Aandacht voor preventie loont om de kans op een ongeval te verkleinen. Ook is het belangrijk om goed voorbereid te zijn, voor als er toch iets gebeurt. Zo draag je er als sportvereniging aan bij dat betrokkenen weten hoe ze moeten handelen bij een ongeval en daarmee de gevolgen van het ongeval tot een minimum beperken.





Specifiek voor sportverenigingen zijn de risico's uitgewerkt in een Oplossingenboek. Dit is een oplossingenboek over "Ongevallen in de sport bij trainingen, wedstrijden en evenementen?". Je treft algemene informatie aan en zes uitgewerkte oplossingen om ongevallen zo veel mogelijk te voorkomen en je zo goed mogelijk voor te bereiden op calamiteiten.

Je vindt het Oplossingenboek op http://www.sportwerkgever.nl/system/files/userfiles/files/Oplossingenboek_voor_sportverenigingen.pdf.

Bron: Watersportverbond

Dag van de Watersport 6 juni 2015

Zaterdag 6 juni 2015 is het feest en vindt de eerste editie van de Dag van de Watersport plaats ter ere van het 125 jarig jubileum. De landelijke watersportdag zal in het teken staan van feestelijke activiteiten, clinics en demonstraties, toertochten en er zullen leuke jeugdprogramma's worden georganiseerd. Kortom: een gezellige dag voor jong en oud, en hét evenement voor de Nederlandse watersporter.

Tijdens de Algemene Ledenvergadering is de aankondiging van de Dag van de Watersport enthousiast ontvangen en zijn er meerdere verenigingen uit verschillende disciplines aangesloten bij de commissie. Achter de schermen werken we hard aan het schrijven van handboeken die we onze verenigingen willen aanbieden om zodoende invulling te kunnen geven aan deze dag. Tevens kunnen de verenigingen promotiemateriaal verwachten en zal er op landelijk niveau de nodige PR plaatsvinden.

Benieuwd naar de Dag van de Watersportdag?
Bekijk de video op youtube!

Vragen, suggesties of opmerkingen ontvangen en beantwoorden we graag op 125jaar@watersportverbond.nl.

Bron: Watersportverbond